

Transportørens utleverings- og erstatningsansvar ved utstedelse av transportdokument med legitimasjonsvirkning

- Etter engelsk rett, med henvisning til norsk rett

Kandidatnummer: 671

Leveringsfrist: 25. november, 2008

Til sammen 17997 ord

27.11.2008

Innholdsfortegnelse

<u>1</u>	<u>INNLEDNING.....</u>	<u>1</u>
1.1	Presentasjon av emnet:	1
1.2	Metode og arbeidsmåte:	5
1.3	Den videre fremstilling:.....	6
<u>2</u>	<u>RETTSKILDER.....</u>	<u>7</u>
2.1	Innledning.....	7
2.2	Enkelte særdrag ved det engelske rettssystemet.....	7
2.2.1	To grunnlag for rettsregler: Common law og Acts	7
2.2.2	Common law og "stare decisis"	8
2.2.2.1	"Binding presendense" og "persuading presedense"	8
2.2.2.2	Domstolssystemet	9
2.2.2.3	Betydningen av analogi.....	11
2.2.3	Domstolenes prinsipper for tolkning av Acts og Statutes	11
2.2.4	Betydningen av konvensjoner og internasjonal rettspraksis	12
2.3	Rettskildesituasjonen i sjøretten	12
2.4	UNCITRAL – betydningen for rettsreglene etter engelsk rett	13
<u>3</u>	<u>TRANSPORTDOKUMENT OG LEGITIMASJONSVIRKNING</u>	<u>15</u>
3.1	Innledning	15
3.2	Transportdokumenters rettslige egenskaper og praktiske betydning	16
3.2.1	Transprodokumenters legitimasjonsvirkning - praktiske betydning	16
3.2.2	Transportdokumenters rettslige egenskaper	17

3.3	Transportdokumenter med legitimasjonsvirkning	20
3.3.1	Bill of lading og sea waybill:	20
3.3.2	Straight bill of lading – transportdokument med legitimasjonsvirkning?	21
3.3.2.1	COGSA 1992 - er straight bill of lading et legitimasjonsdokument?	21
3.3.2.2	COGSA 1971 - er straight bill of lading et legitimasjonsdokument?	24
3.3.2.3	Er straight bill of lading et legitimasjonsdokument etter common law?	26
3.3.3	UNCITRAL Konvensjonen – avviker løsningene fra engelsk rett?	29
4	<u>TRANSPORTØRENS UTELEVERINGS- OG ERSTATNINGSANSVAR–</u>	
	<u>HOVEDREGLER.....</u>	31
4.1	Innledning:	31
4.2	Hvilke ansvarsgrunnlag må til?	31
4.2.1	Ansvar for kontraktsbrudd:	32
4.2.2	Ansvar på grunnlag av conversion:	33
4.2.3	Uaktsomhetsansvar:	34
4.3	Transportørens utleveringsansvar – urettmessig utlevering av lasten	36
4.3.1	Utlevering uten mot fremvisning av legitimasjonsdokument	36
4.3.2	Utlevering med kunnskap om manglende eller bedre rett til lasten	37
4.4	Transportørens erstatningsansvar – hva er rettmessig tilbakeholdelse av lasten	39
4.5	Foreløpig konklusjon – transportørens utleverings – og erstatningsansvar:	41
5	<u>TRANSPORTØRENS RETTMESSIGE TILBAKEHOLDELSE AV LASTEN</u>	
	<u>OVERFOR IKKE LEGITIMERT MOTTAKER – MULIGE UNNTAK</u>	42
5.1	Innledning.....	42
5.2	Den ikke legitimerede godtgjør at han er den berettigede – kan transportøren være forpliktet til å utlevere lasten?	43
5.2.1	Bevis for at vedkommende er den berettigede til lasten:	43
5.2.2	Bortkommet og tapt legitimasjonsdokument – plikt til å utlevere lasten etter implisert vilkår?....	44
5.2.3	Rettsmiddelet ved bortkommet og tapt legitimasjonsdokument – domstolens kjennelse:.....	45

5.3	Tidsbefrakter gir ordre om utlevering til ikke legitimert mottaker – er bortfrakter forpliktet til å utlevere etter implisert vilkår?	47
5.3.1	Innledning – betydningen av avtaleforholdet.....	47
5.3.2	Tidsbefrakters ordre om utlevering til ikke legitimert mottaker er ulovlig	49
5.3.3	Utlevering av lasten uten mot fremvisning av legitimasjonsdokument er et kontraktsbrudd – etter implisert vilkår i legitimasjonsdokumentet:.....	51
5.3.4	Rettmessig tilbakeholdelse av lasten ved tidsbefrakters ordre – avgjørende hensyn:.....	52
5.3.4.1	Bortfrakters manglende mulighet til å sikre sine økonomiske interesser	52
5.3.4.2	Uthuling av transportdokumentets legitimasjonsvirkning	53
5.3.5	Konklusjon – betydningen av tidsbefraktningsavtalen:	54
5.4	Tidsbefrakter gir ordre om utlevering til ikke legitimert mottaker – er bortfrakter forpliktet til å utlevere etter uttrykkelig vilkår i tidsbefraktningsavtalen?	55
5.5	Konklusjon – mulige unntak fra transportørens rettmessige tilbakeholdelse av lasten overfor ikke legitimert mottaker	57
6	<u>TRANSPORTØRENS UTELEVERINGSANSVAR – MULIGE UNNTAK.....</u>	59
6.1	Innledning.....	59
6.2	Utlevering til den berettigede til lasten – kontraktsbrudd?	60
6.3	Mulige unntak fra transportørens utleveringsansvar ved implisert vilkår	61
6.3.1	Innledning:	61
6.3.2	Hvilken verdi har ”The Houda” (Court of Appeal) for mulige unntak fra transportørens utleveringsansvar ved utlevering mot forfalskede legitimasjonsdokument?.....	61
6.3.3	Mulige unntak fra transportørens utleveringsansvar ved ”good reason”:	63
6.3.4	Kan det impliseres et vilkår i legitimasjonsdokumentet at transportøren kan utlevere lasten mot forfalsket legitimasjonsdokument?:	64
6.4	Mulige unntak fra transportørens utleveringsansvar ved uttrykkelig vilkår i legitimasjonsdokumentet:.....	65
6.4.1	Innledning:	65
6.4.2	Transportøren utleverer lasten forsettlig til ikke legitimert mottaker:	66
6.4.3	Lasten er utlevert ”without the consent” av transportøren:.....	67
6.4.4	Transportøren utleverer lasten mot forfalsket legitimasjonsdokument:.....	69

6.5	Konklusjon – mulige unntak fra transportørens utleveringsansvar ved uttrykkelig vilkår:	71
7	<u>OPPSUMMERING OG AVSLUTTENDE BEMERKNINGER:</u>	<u>72</u>
8	<u>LITTERATURLISTE, DOMMER OG ANDRE KILDER</u>	<u>74</u>

1 Innledning

1.1 Presentasjon av emnet

Sjøretten er et internasjonalt rettsområde. Rettsreglene er blitt til på bakgrunn av merkantil praksis og internasjonale konvensjoner.¹ I denne oppgaven vurderes transportørens utleverings- og erstatningsansvar ved bruk av transportdokument med legitimasjonsvirkning etter engelsk rett.

Transportøren kan bli erstatningsansvarlig for tap eller skade på lasten under transport. Dette betegnes transportansvaret. Transportøren kan dessuten/i tillegg bli erstatningsansvarlig for brudd på de rettsregler som gjelder for utlevering av lasten ved bruk av legitimasjonsdokument. Dette er betegnet ”transportørens utleveringsansvar”, og er tema i denne oppgaven.

Transportørens ansvar følger av at bestemte transportdokumenter har legitimasjonsvirkning, det vil si at det for disse gjelder rettregler om at lasten bare skal utleveres til legitimert mottaker. Med legitimasjonsvirkning menes at dokumentet gir rettigheter til å få lasten utlevert.² Transportdokumentets legitimasjonsvirkning har to hovedfunksjoner: for det første, at lasten kan utnyttes finansielt under transporten (overdras og/eller reises kapital) under transporten; og for det andre, at lasten bare utleveres til den som kan fremvise transportdokumentet.³

Problemstillingene i denne oppgaven er knyttet til den siste funksjonen. Fokus vil rettes mot transportørens erstatningsansvar ved utlevering til ikke legitimert mottaker, i tråd med

¹ ”Rafaela S” (House of Lords) (2005) 1 Lloyds Rep 347, par. 7; t.prp.nr. 55 (1993 – 94) pkt. 3.1, 3.2.

² “Cases and Materials on International Trade Law”, (2003); Paul Todd, par. 6-003.

³ I.c.

reglene om transportdokumentets legitimasjonsvirkning, det såkalte utleveringsansvaret. I tillegg vil det vurderes transportørens erstatningsansvar ved urettmessig tilbakeholdelse av lasten. Dette betegnes ”erstatningsansvaret”. Først vil det imidlertid foretas en vurdering av hvilke transportdokumenter som har legitimasjonsvirkning.

I praksis oppstår ofte den situasjonen at den som presenterer seg som mottaker i lossehavn ikke kan fremvise legitimasjonsdokument.⁴ Det kan imidlertid være legitime grunner for at vedkommende ikke har legitimasjonsdokumentet i hende. Ved overdragelse av lasten like før ankomst til lossehavn kan dokumentet ennå befinne seg under postgang, og den berettigede avventer mottakelsen av dette i lossehavn. Den berettigede til lasten vil i slike tilfelle normalt stille garanti for lastens verdi for at transportøren skal utlevere.

En annen grunn for at vedkommende ikke har legitimasjonsdokumentet i hende, er at vedkommende ikke har betalt for lasten, og har således ikke fått overlevert legitimasjonsdokumentet fra sender, eller fra senere kjøper som har videresolgt. At vedkommende kan synes å være den berettigede for transportøren kan skyldes at vedkommende er angitt som ”consignee” (mottaker) eller notify party i transportørens eksemplar av legitimasjonsdokumentet.

Transportøren står i slike situasjoner overfor et valg om han vil utlevere lasten og risikere utleveringsansvar, eller å holde tilbake lasten i påvente av legitimasjonsdokument, og derved risikere at skipet blir liggende uvirksomt. I praksis vil dette løses ved at den eventuelt berettigede til lasten stiller erklæring om skadesløsholdelse, typisk ved bankgaranti. Det kan imidlertid være at lasten utleveres uten erklæring om skadesløsholdelse, eller at lasten holdes tilbake i strid med vedkommendes krav om

⁴ ”The Houda” (Commercial Court), (1993) 1 Lloyd’s Rep. 333, side 350, henvist til fra ”The Houda” (Court of Appeal), (1994) 2 Lloyd’s Rep. 541, side 551: ”Cases such as *The Sagona* demonstrates and the experience of Commercial Court confirms, that it is commonplace, particularly in the oil and oil products trades, for vessels to arrive at their destination before bills of lading are in the hands of the intended receivers.”

utlevering, eller etter tidsbefracters ordre. Dette er grunnlaget for oppgavens problemstilling. Følgende to spørsmål vil bli diskutert:

- Gjelder det unntak fra transportørens utleveringsansvar ved utlevering til ikke legitimert mottaker?
- Kan transportøren (bortfrakter) bli erstatningsansvarlig for tilbakeholdelse av lasten overfor ikke legitimert mottaker; herunder etter tidsbefracters ordre om utlevering?

Hvorvidt det gjelder unntak fra transportørens utleveringsansvar ved utlevering til ikke legitimert mottaker, og om transportøren kan bli erstatningsansvarlig for tilbakeholdelse av lasten overfor ikke legitimert mottaker, vurderes i forhold til om det kan følge av et implisert eller uttrykkelig vilkår i legitimasjonsdokumentet, eller ved uttrykkelig vilkår i tidsbefraktningssavtalen.

Problemstillingene vurderes under to avtaleforhold ved transport til sjøs.

Stykkogdsbefraktning og tidsbefraktning. Stykkogdsbefraktning er frakt av last hvor sender ikke leier hele skipet, men bare for transport av en gitt enhet. Partene i stykkogdsbefraktning er sender, transportør (skipseier eller bortfrakter) og den legitimerede til lasten, også benevnt som "consignee" (mottaker). I tillegg vurderes tidsbefraktningssavtalen; det er en avtale om leie av et helt skip for et bestemt tidsrom. Partene i avtaleforholdet er bortfrakter (eieren av skipet), tidsbefraktner (den som leier skipet), og den legitimerede til lasten.

Problemstillingene i oppgaven vurderes på bakgrunn av ansvar for kontraktsbrudd.

Ansvarsgrunnlaget vurderes bare generelt, og ikke i forhold til hver sak/hvert forhold. Som vil illustreres i kap. 4.2, er det imidlertid to alternative ansvarsgrunnlag. Det vil redegjøres for hvilke dette er, men vurderingene i kap 4.3 tom. 7 omfatter ikke disse ansvarsgrunnlagene. Hvilket tap som kan kreves dekket vurderes heller ikke.

De ovennevnte problemstillinger reiser en rekke underproblemstillinger som ikke behandles, eller som forutsettes nærmere mer konkret. Jeg vil ikke vurdere adgangen til å påberope seg klausul som begrenser transportørens ansvar til et nærmere bestemt beløp. Det er imidlertid lagt til grunn i Supreme Court i Hong Kong at transportøren etter Hague Visby Reglene⁵ har adgang til å påberope klausul som begrenser ansvaret til et bestemt beløp for utlevering til ikke legitimert mottaker.⁶

I tillegg er det og andre forhold som kan gjøre at transportøren ikke blir ansvarlig: Lovvalsregler kan gjøre at rettsreglene i lossehavn er avgjørende for om transportøren blir utleveringsansvarlig, ved at disse avviker fra engelsk rett, eller at den som lider et tap mangler søksmålskompetanse. Søksmålskompetansen etter den engelske Carriage of Goods by Sea Act 1992 ("COGSA 1992")⁷ vil imidlertid vurderes i forhold til betydningen loven har for hvilke transportdokument som har legitimasjonsvirkning.⁸

Rettsreglene om ekstinksjon og vindikasjon av rett til lasten vurderes heller ikke. Det forutsettes og i fremstillingen at det er tilstrekkelig med fremvisning av legitimasjonsdokumentet. Forøvrig er det etter engelsk rett antakelig ikke et krav om at legitimasjonsdokumentet overleveres.⁹ I praksis utstedes 3 eksemplarer av legitimasjonsdokument. Jeg forutsetter imidlertid at det er tilstrekkelig med fremvisning av

⁵ The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968, Brussel 23. februar 1968. England gjennomførte Hague Visby Reglene i Carriage of Goods by Sea Act 1971, se section 1 (2), Vedlegg COGSA 1971.

⁶ "Carewins Development" Lloyds Newsletter, 7. mai 2008, 743 LMLN 3.

⁷ Vedlegg COGSA 1992.

⁸ Se nærmere under pkt. 3.3.2. ved vurderingen av "straight bill of lading".

⁹ I dommene som vurderes er det gjennomgående et krav om "production"; det er ikke en problemstilling i noen av dommene om det er krav om "surrender".

ett eksemplar av legitimasjonsdokumentet for at transportøren kan utlevere uten risiko for ansvar.¹⁰

Norsk rett vurderes ikke. I de tilfeller hvor norsk rett med rimelig sikkerhet kan utledes fra tilgjengelige rettskildefaktorer¹¹, vil det imidlertid foretas en henvisning til denne.

Betydningen av United Nations Commission on International Trade Law' ("UNCITRAL") "Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea"¹² ("UNCITRAL - Konvensjonen"), vurderes i den utstrekning den har andre løsninger enn de gjeldende rettsreglene for problemstillingene i denne oppgaven.

1.2 Metode og arbeidsmåte:

Sjørettens internasjonale karakter gjorde at jeg ønsket å skrive om et fremmed rettssystem. I engelsk rett er det vurdert en rekke situasjoner som ikke er vurdert i norsk eller annen skandinavisk rett. På bakgrunn av faktiske situasjoner som er vurdert i engelsk rettspraksis har jeg foretatt en analyse av transportørens utleverings- og erstatningsansvar, og mulige unntak som kan utledes fra dem. Dette utgjør rammen for oppgaven. I tillegg har jeg vurdert en del problemstillinger som er forutsetninger og som oppstår i den naturlige forlengelsen av transportørens erstatnings- og utleveringsansvar ved bruk av transportdokument med legitimasjonsvirkning: hvilke transportdokumenter som har legitimasjonsvirkning, transportdokumentets øvrige funksjoner og ansvarsgrunnlaget etter engelsk rett.

¹⁰ "Glyn Mills Currie & Co v East and West India Dock Co" (House of Lords), (1882) 7 App. Cas. 591, henvist til fra Todd, op. cit., par 6-010: Transportøren var ikke utleveringsansvarlig ved utlevering av lasten mot fremvisning av ett av tre eksemplarer av bill of lading.

¹¹ Sjøloven 1994 og forarbeider.

¹² Vedtatt av UNCITRAL Den 3. juli 2008.

Vurderingen av rettsregelen etter engelsk rettspraksis gjøres etter engelsk juridisk metode. Denne er forskjellig fra norsk juridisk metode idet common law systemet bygger på andre prinsipper enn den det som følger av civil law systemet, slik som det norske rettssystemet. Av pedagogiske hensyn presenteres derfor engelsk juridisk metode og det engelske domstolssystemet kort.

1.3 Den videre fremstilling:

Juridisk metode og domstolssystemet i engelsk rett behandles i kap. 2, hvor det i tillegg gjøres rede for rettskildesituasjonen i sjøretten spesielt.

I kap. 3 presenteres de ulike transportdokumenter som har legitimasjonsvirkning. Det foretas en særlig vurdering av om ”straight bills of lading” kan klassifiseres som et legitimasjonsdokument. Transportdokumentets øvrige funksjoner vurderes også.

I kapittel 4 vurderes hovedreglene for transportørens utleveringsansvar, og transportørens erstatningsansvar ved tilbakeholdelse av lasten overfor legitimert mottaker.

I kapittel 5 og 6 vurderes mulige unntak fra transportørens rettmessige tilbakeholdelse av lasten overfor ikke legitimert mottaker, og mulige unntak fra transportørens utleveringsansvar ved utlevering av lasten til ikke legitimert mottaker.

I kapittel 7 foretas en oppsummering og vurdering av rettssituasjonen etter engelsk rett for transportørens utleverings- og erstatningsansvar.

2 Rettskilder:

2.1 Innledning

Formålet med dette kapittelet er å gi et innblikk i engelsk juridisk metode og å redegjøre mer spesielt for rettskildesituasjonen i engelsk sjørett.

Pkt. 2.2. om engelsk juridisk metode, kan sees som en introduksjon til analysene av rettsreglene som vurderes i kap. 3 – 6. I pkt. 2.3 presenteres rettskildene i sjøretten i engelsk rett, med henvisning til norsk rett. I pkt. 2.4. presenteres kort bakgrunnen for UNCITRAL – Konvensjonen.

2.2 Enkelte særdrag ved det engelske rettssystemet

2.2.1 To grunnlag for rettsregler: common law og Acts

I engelsk rett eksisterer to parallelle grunnlag for rettsregler: common law og Acts. Common law er rettsregler som er fastslått av domstolene. Acts er lover gitt av parlamentet. I engelsk rett følger det store flertall av rettsregler av common law.¹³

Det demokratiske prinsippet om at lover springer ut av folket gjennom parlamentet er gjennomført ved at lover gitt av parlamentet går foran rettsregler som følger av common law. Parlamentet står således fritt i å endre en rettsregel som følger av common law.¹⁴ Domstolene fortolker imidlertid lover gitt av parlamentet, og har på den måten og en viss innvirkning på anvendelsen av lovgivermyndigheten. Det er videre lagt til grunn at lovgivning forutsetningsvis ikke strider med en rettsregel som følger av common law, og at

¹³ ”Introduction to English Law” (1985), Philip S James, side 7 - 8.

¹⁴ James, op. cit. side 8.

det i så fall kreves klar ordlyd, eller av sammenhengen er kommet klart til uttrykk.¹⁵ Det innebærer at domstolene kan tolke bestemmelsens anvendelsesområde innskrenkende i forhold til formålet med loven. Dette prinsippet vil illustreres ved tolkningen av rekkevidden av COGSA 1992 i forhold til hvilke transportdokumenter som er legitimasjonsdokumenter etter engelsk rett.¹⁶

2.2.2 Common law og "stare decisis"

Et sentralt prinsipp i common law er "stare decisis" - å la avgjørelsen bli stående.¹⁷ Dette innebærer for det første en begrensning i domstolens adgang til å fravike egne avgjørelser. For det andre, innebærer prinsippet om "stare decisis" at rettssetninger fastslått 100 år tilbake vil være like bindende som nyere dommer. I forhold til transportørens utleveringsansvar ved utlevering til ikke legitimert mottaker er betydningen av rettssetninger lagt til grunn i gamle dommer avgjørende for innholdet i rettsregelen.¹⁸

Prinsippet om "stare decisis" må imidlertid presiseres i forhold til to prinsipper:

- (1) Stare decisis gjelder bare for rettssetninger som er "binding presedens". Dette står i motsetning til "persuading presedens". Innholdet i dette vurderes i pkt. 2.2.2.1.
- (2) Prinsippet om "binding presedens" gjelder bare i forhold til rettssetninger avsagt av domstoler av høyere eller samme ranghøyde. Domstolssystemet i engelsk rett vurderes i pkt. 2.2.2.2

2.2.2.1 "Binding presedense" og "persuading presedense":

En rettssetning er bare bestemmende for en senere sak for domstolene dersom rettssetningen følger av dommens ratio decedendi. Dommens ratio decedendi er rettssetninger som er nødvendige argumenter for rettsregelen i den bestemte sak.

¹⁵ "The English Legal System", 5th version (1980), Walker & Walker, side 110 – 111 pkt. 4a; "English Law", 5th edition (1975), Kenneth Smith & Denis J Keenu, side 113.

¹⁶ Se nedene for i kap 3.3.3.

¹⁷ "English Legal System", 7th edition, Catherine Elliot, Frances Quinn, side 9.

¹⁸ "Glyn Mills Currie", se nærmere under pkt 4.3.1.

Tilleggsbemerkninger og synspunkter som ikke er et argument for rettsregelen er obiter dictum. Grensedragningen er imidlertid ikke alltid klar ettersom et argument kan være mer eller mindre relevant for avgjørelsen.¹⁹ Obiter dictum er bare ”persuading presedens”, og er således bare retningsgivende for senere saker for domstolene²⁰. Men vekten av rettssetningen øker med domstolens trinnhøyde.²¹

2.2.2.2 Domstolssystemet og stare decisis:

Domstolssystemet og ranghøyden (fra høyere til lavere) i engelsk rett for sivile saker er som følger:

House of Lords/ Judicial Committee of the Privy Council

Supreme Court of Judicature: High Court og Court of Appeal

County Court

House of Lords er den øverste domstolen i engelsk rett, i tillegg til for Skottland og Nord Irland.²² Judicial Committee of the Privy Council var tidligere øverste domstol for statene som var under commonwealth. Domstolen har i dag bare denne funksjonen for Channel Island og Isle of Man.²³ Domstolens avgjørelser og rettssetninger er ikke bindende for engelske domstoler, men har ”persuading presedense”.²⁴

Supreme Court of Judicature er underordnet House of Lords, og består av High Court og Court of Appeal. High Court består av Commercial Court og Admiralty Court. Court of

¹⁹ ”English Legal Systems in context”, 4th edition, Cowney, Bradney, Burton, side 95 – 97.

²⁰ ”Ibid, side 92 – 93.

²¹ James, op. cit., side 19; Cownie, Bradney & Burton, op. cit., side 94

²² James, op. cit., side 43.

²³ Ibid, side 43.

²⁴ I.c.; Elliot, Quinn, op. cit., side 13.

Appeal er ankeinstans for dommer ved High Court, men avgjørelser av disse domstolene kan og etter Administration of Justice Act 1969 gå direkte til House of Lords.²⁵

Commercial Court og Admiralty Court er førsteinstans for sivile saker av en viss økonomisk betydning. County Courts er førsteinstans for sivile saker av mindre økonomisk betydning.²⁶

”Stare decisis” – prinsippet er begrenset til domstolens trinnhøyde og lavere domstoler: House of Lords rettssetninger av ratio decedendi er ”binding presedense” for domstolen selv og laverestående domstolers senere avgjørelser om samme rettssetning. Og motsvarende, domstoler av høyere rang kan tilsidesette lavere domstolers rettssetninger av ratio decedendi.²⁷

Prinsippet om at domstolen er bundet av domstolens egne ratio decedendi gjelder imidlertid ikke uten unntak. House of Lords kan fravike egne avgjørelser hvor den finner det ”right to do so”. I praksis er imidlertid denne adgangen begrenset.²⁸ Court of Appeal har en begrenset adgang til å fravike rettssetninger av ratio decedendi i egne avgjørelser. Dette gjelder bl.a. ved tidligere inkonsistente avgjørelser.²⁹ Avgjørelser av County Courts kan ikke konstituere verken ”binding” eller persuasive presedense”; der er derfor heller ikke bundet av egne avgjørelser.³⁰ Derimot er de to sivile divisjonene av High Court - Commercial Court og Admiralty Court - bundet av egne ratio decedendi..³¹

²⁵ James, op. cit., side 37, 38. Elliot and Quinn, op. cit., side 13 – 15.

²⁶ Crownie, Bradney & Burton, op. cit., side 61 – 62.

²⁷ Ibid. side 99.

²⁸ I.c.

²⁹ I.c.

³⁰ Elliot, Quinn, op. cit., side 14.

³¹ Ibid. side 14.

2.2.2.3 Betydningen av analogi:

I nær sammenheng med prinsippet om ”stare decisis” står domstolens slutning på grunnlag av analogi. Behovet for å knytte avgjørelsen til en tidligere dom er stor hvor rettsregelen verken følger av ”Acts” eller av common law. Både for partene som hevder sitt synspunkt og for dommeren som står uten ”binding” eller persuading presedense”, vil derfor prinsippet om analogi stå sterkt.³² En rettsregel som gjelder for bruk av finansielle instrumenter anvendes som argument for en rettsregel om tilsvarende problemstilling for bruk av transportdokumenter med legitimasjonsvirkning.³³

2.2.3 Domstolens prinsipper for tolkning av Acts og Statutes

Stare decisis får og anvendelse ved domstolens tolkning av lover og lovbestemmelser. Prinsippene gjennomgått i pkt. 2.2.2. gjelder altså også ved lovtolkning..

Parlamanentet har kompetanse til å vedta lover på alle områder, også hvor det følger bestemte rettsregler etter common law. Som identifisert i pkt. 2.2.1. tolker imidlertid domstolene lover innskrenkende med mindre det fremgår klart av ordlyden at det er meningen at den skal regulere en rettsregel som ellers følger av common law. Domstolene kan således begrense innholdet av parlamentets lovgivning dersom det ikke fremgår klart at meningen er å tilsidesette en rettsregel i common law.

Domstolene anvender tre prinsipper ved lovtolkning³⁴:

- (1) The Literal Rule
- (2) The Golden Rule
- (3) The ”Mischief Rule”

³² ”Principles of Common Law”, (2004), Michael Arnheim, side 18.

³³ ”Motis Exports v Dampskibsselskabet 1912” (Commercial Court), (1999) 1 Lloyds Rep 837, side 842 – 843.

³⁴ James, op.cit., side 11 - 12.

The Literal Rule er utgangspunktet ved domstolens tolkning – en tolkning etter den enkelte bestemmelses ordlyd. Dersom en tolkning etter ordlyden leder til et resultat som domstolen finner absurd eller som gir dårlig sammenheng, kan domstolen tolke ordlyden innskrenkende eller utvidende så langt som er nødvendig for å omgå det absurde eller for å oppnå god sammenheng. Anvendelsen av dette prinsippet er en tolkning etter ”the Golden Rule”. Dersom en tolkning etter ”the Golden Rule” ikke gir en hensiktsfull mening, kan hele loven vurderes i sammenheng. Dette omfatter ”preambles”, ”punctuation”, og ”marginal notes”.³⁵ Dette prinsippet ble første gang anvendt av House of Lords i ”Pepper v Hart” (1993)³⁶. Adgangen til å anvende prinsippet er imidlertid begrenset til uklare lover, og hvor de andre kildene er klare.³⁷ Prinsippet benevnes ”the Mischief Rule”.³⁸

2.2.4 Betydningen av konvensjoner og internasjonal rettspraksis:

Både ved tolkningen av lovbestemmelser, og ved vurderingen av rettsregelen hvor det ikke følger av ”stare decisis”, anvender domstolene også andre rettskilder så som synspunkter i teorien³⁹, samt konvensjoner og internasjonal rettspraksis. Konvensjoner får betydning både ved tolkning av ordlyden i lovbestemmelser, og rekkevidden av lovbestemmelsen.⁴⁰

2.3 Rettskildesituasjonen i sjøretten:

Rettsreglene i sjøretten etter engelsk rett følger av common law, i tillegg til Carriage of Goods by Sea Act av 1971 (”COGSA 1971”) og COGSA 1992. COGSA 1971 er en direkte gjennomføring av Hague Visby Konvensjonen. For tolkningen av COGSA 1971, vil internasjonal rettspraksis og konvensjonens bakgrunn være relevante rettskilder.⁴¹ COGSA 1992 er utarbeidet på selvstendig grunnlag for å utvide og regulere søksmålskompetansen

³⁵ Dette er tilsvarende forarbeider etter norsk rett.

³⁶ Referert til i Arnheim, op. cit., side 29.

³⁷ Ibid., side 29.

³⁸ Cownie, Bradney & Burton, op. cit., side 115, 118.

³⁹ ”Rafaela S” (Court of Appeal), (2003) 2 Lloyds Rep 113, side 139, 2. kolonne.

⁴⁰ ”Rafaela S” (House of Lords), par. 7.

⁴¹ ”Rafaela S” (House of Lords), par. 7, 8, 14, 15 og 21.

overfor transportøren ved kontraktsbrudd.⁴² Ved tolkningen av COGSA 1992 vil også lovens forarbeider være relevante.⁴³ COGSA 1992 opphever ikke COGSA 1971. Den opphever derimot Bill of Lading Act av 1855.⁴⁴

Også Norge er bundet av internasjonale konvensjoner. Sjøloven av 1994 er en kodifikasjon av gjeldende praksis, og gjennomføring av Norges internasjonale forpliktelser etter Hague Visby Konvensjonen, med en tilpasning til Hamburg Konvensjonen⁴⁵ (så langt dette ikke strider med forpliktelsene etter Hague Visby Konvensjonen).⁴⁶ Sjøloven av 1994 er utgangspunktet for vurderingen av rettsreglene i norsk sjørett. I tillegg til lovens forarbeider og norsk rettspraksis, vil imidlertid og andre lands rettspraksis og rettsregler være av betydning for løsningen av rettsregler i norsk rett. Et av hovedformålene med Hague⁴⁷ og Hague Visby Konvensjonene var å oppnå en ensartet praksis for medlemslandene.⁴⁸ Denne tilnærmingen er også lagt til grunn i norske domstoler.⁴⁹ Det har vært et utstrakt samarbeid mellom de nordiske landene ved utformingen av sjøretten. Rettsregelen og rettskildene etter øvrig nordisk rett vil således være av stor betydning for tolkningen av rettskildene og rettsregelen i norsk sjørett.⁵⁰

2.4 UNCITRAL – betydning for rettsreglene etter engelsk rett:

Den gjeldende Hague Visby konvensjonen har blitt kritisert fra mange hold. I regi av UNCITRAL har man i en årrekke internasjonalt arbeidet for en modernisering av transportretten til sjøs. Først skritt på veien var vedtagelsen av Hamburg Konvensjonen i 1978, som ikke ble noen internasjonal suksess. Den 3. juli 2008 vedtok imidlertid UNCITRAL “The draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea”. I oppgaven skal vurderes hvilken betydning konvensjonen, forutsatt ratifikasjon, vil ha for rettsreglene etter engelsk rett, og i forhold til rettsregler

⁴² “Law of International Trade” (2005) Jason Chuah, side 221.

⁴³ ”Rafaela S” (House of Lords), side par. 22, par. 50,

⁴⁴ COGSA 1992, section 6 (2).

⁴⁵ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 30 March 1978.

⁴⁶ NOU 1993:36 - Godsbefordring til sjøs, kap 1.2. Ot.prp.nr. 55 (1993 – 94) - Om lov om sjøfarten , pkt. 1.

⁴⁷ International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, Brussel August 1924.

⁴⁸ ”Rafaela S” (House of Lords) par. 7.

⁴⁹ ND-1970-281(Høyesterett).

⁵⁰ Ot.prp.nr. 55 pkt. 2.3.

etter norsk rett der dette er henvist til, i de problemstillingene som er tema i denne oppgaven.

3 Transportdokument med legitimasjonsvirkning

3.1 Innledning:

Transportørens erstatnings- og utleveringsansvar gjelder bare for transportdokument som har legitimasjonsvirkning. Med legitimasjonsvirkning mener jeg transportdokumenter som krever fremvisning av transportdokumentet for at transportøren har en plikt og rett til å utlevere lasten. I engelsk rett vurderes dette under uttrykket ”document of title”.⁵¹ Dette uttrykket favner antakelig videre etter engelsk rett enn for kravet om fremvisning.⁵²

De transportdokumenter som vurderes er bill of lading, straight bill of lading og sea waybills. Dette representerer de to ytterpunktene: transportdokumenter som klart har legitimasjonsvirkning⁵³ (bill of lading), som klart ikke har legitimasjonsvirkning⁵⁴ (sea waybills), og et grensetilfelle som kan ha legitimasjonsvirkning (straight bill of lading). Hvorvidt et straight bill of lading er et legitimasjonsdokument er hovedproblemstillingen i dette kapitlet.

Transportdokumentets rettslige egenskaper og praktiske betydning vurderes først i pkt. 3.2. De ulike transportdokument som har legitimasjonsvirkning etter engelsk rett vurderes i pkt. 3.3.

⁵¹ ”Carver on bills of Lading” (2005) Treitel, Reynolds, par. 6-023.

⁵² Ibid. par. 6-001.

⁵³ ”Motis Exports v Dampskibsselskabet 1912” (Court of Appeal), (2000) 1 Lloyds Rep 211, par. 19

⁵⁴ ”Rafaela S” (House of Lords) par. 46.

3.2 Transportdokuments rettslige egenskaper og praktiske betydning:

3.2.1 Transprodokumenters legitimasjonsvirkning - praktiske betydning:

Ved internasjonalt kjøp av varer hvor varene skal transporteres til sjøs vil det ikke kunne skje en samtidig utveksling av ytelser. Transportdokument med legitimasjonsvirkning vil da ha flere funksjoner som skal ivareta selger, kjøpers, og eventuelt rembursbanks interesser. Kjøpers interesser ivaretas ved at han ved samtidig betaling og overlevering av legitimasjonsdokumentet får rettigheter til å få lasten utlevert. Og motsvarende, at selger ikke overleverer legitimasjonsdokumentet til kjøper før betaling er foretatt. Rembursbank har ved ihendehavelse av (samtlige) legitimasjonsdokumentet sikkerhet for sitt krav (finansielle tjenester) i lasten.

Gjennomføringen av betaling mot transportdokumenter skjer i praksis gjennom en finansinstitusjon ("rembursbank"). En betalingsmåte som sikrer partenes interesser er "documentary collection". Selgers bank oversender legitimasjonsdokumentet, sammen med andre kommersielle dokumenter, til en bank (agent for senderbank) i mottakerlandet. Overleveringen av legitimasjonsdokumentet til kjøper skjer ved kjøpers samtidige betaling til banken i mottakerlandet. Kjøper får ved det rett til å få lasten utlevert, og selger får betaling ved overførsel til egen konto. Et alternativ er at selgers bank diskonterer salgssummen ved utstedelse av en bill of exchange og utbetaler til selger ved dennes overlevering av transportdokumentet sammen med andre kommersielle dokumenter. Banken har ved besittelse av (samtlige) transportdokument sikkerhet for sitt krav på kjøpesummen i lasten.⁵⁵

⁵⁵ "International Commercial Law", (2003), John Mo, par. 5.20 – 5.25; "Fra Kjøpsrettens og Transportrettens Grenseland" (1974), Erling Selvig side 22-23.

En alternativ betalingsmåte som sikrer partenes interesser ved bruk av transportdokument med legitimasjonsvirkning er ved "letter of credit". Kjøpers bankforbindelse i mottakerlandet ("utstederbanken") utsteder etter kjøpers søknad et "letter of credit" til selger. Selger på sin side må oppfylle bestemte krav før banken utbetaler kjøpesummen. Dette omfatter overlevering av (samtlige) transportdokument i tillegg til kommersielle dokumenter til utstederbanken. Utstederbanken har ved mottakelsen av transportdokumentet sikkerhet for sin kredittytelse for kjøper i lasten.⁵⁶

I tillegg til å sikre at det skjer en tilnærmet ytelse mot ytelse ved bruk av rembursbank, har og transportdokumentet betydning for at lasten ikke legges finansielt død under transporten. Dette vil særlig ha betydning ved transport til sjøs over lange strekninger, og hvor lasten som transporteres har et stort marked for handel, som olje og tørrbulk. Lasten kan utnyttes finansielt ved kjøp og salg, eller pantsettelse for å reise kreditt.⁵⁷

3.2.2 Rettslige egenskaper:

Transportdokument har tre mulige hovedfunksjoner som utgjør dokumentets rettslige egenskaper: kvitteringsfunksjon, bevisfunksjon og transportdokumentets legitimasjonsvirkning.

Bill of lading, sea waybills og straight bills of lading har alle en kvitteringsfunksjon - som bevis for transportoppgdraget vedrørende en bestemt last.⁵⁸

Sea waybills har bare denne funksjonen: det er en ikke overførbar kvittering som er utstedt til senderen og som identifiserer mottakeren. Den angitte mottakeren har rett til utlevering av lasten ved vedkommendes identifikasjon.⁵⁹

⁵⁶ Mo, op. cit., par. 5.80 – 5.82.

⁵⁷ Selvig, op. cit., pkt. 1.5

⁵⁸ Treitel, Reynolds, op. cit., par 2-001; "Rafaela S" (House of Lords) par. 46.

⁵⁹ "Rafaela S" (House of Lords), par. 46; Mo, op. cit., side 248; COGSA 1992 art 1 (3).

Både bill of lading og straight bill of lading har en bevisfunksjon: Transportdokumentet utgjør bare et bevis for transportavtalen, og er ikke transportavtalen i seg selv. Vilkår for transportavtalen som ikke fremgår av transportdokumentet, kan transportøren gjøre gjeldende overfor den berettigede i den utstrekning det fremgår av transportavtalen. I tillegg er faktiske angivelser om lasten i transportdokumentet bare bevis, og ikke en kontraktsrettslig forpliktelse som den berettigede kan gjøre gjeldende overfor transportøren.⁶⁰

For bill of lading avhenger imidlertid bevisfunksjonen av partsforholdet. I forholdet mellom sender og transportøren er transportavtalen avtaleforholdet, og transportdokumentet utgjør bare et bevis for denne kontrakten⁶¹. I forholdet mellom senere erverver av lasten og transportøren er det antatt at transportdokumentet representerer transportørens forpliktelser og rettigheter, og til og med utgjør transportavtalen. Dette får betydning for transportøren ved at vilkår som følger av transportavtalen ikke kan gjøres gjeldende overfor den berettigede dersom de ikke fremgår av transportdokumentet.⁶² Derimot er faktiske angivelser av lasten fortsatt bare bevis.⁶³

Ved utstedelse av straight bill of lading er det angitt en bestemt ”consignee” (angitt mottaker). For dette transportdokumentet er det ikke adgang til å overføre rettigheter til lasten ved overdragelse. Transportavtalen er avtalegrunnlaget for rettigheter og forpliktelser mellom transportøren og ”consignee”. Transportdokumentet har således bare en bevisfunksjon, og kan ikke utgjøre transportavtalen.

Rettsregelen er den samme etter norsk rett. Etter sjøloven § 292 (3) følger det at i forholdet mellom transportøren og ”en annen innehaver av konnossementet enn sender”, representerer konnossementet transportavtalen mellom disse partene. Transportavtalen er således bare kontraktsgrunnlaget i forholdet mellom sender og transportøren.

⁶⁰ Treitel, Reynolds, op. cit., par 3-001; 3-003.

⁶¹ Ibid. par 3-003.

⁶² Ibid. par 3-007.

⁶³ Ibid. par 2-001.

Definisjonen av et transportdokuments legitimasjonsvirkning ("document of title") er ikke fastlagt i engelsk rett. Den tradisjonelle definisjonen av et legitimasjonsdokument forutsetter at det er "negotiable" (overførbart).⁶⁴ Et transportdokuments legitimasjonsvirkning er imidlertid i senere teori og rettspraksis og vurdert som et spørsmål om det kreves fremvisning av legitimasjonsdokument for at lasten skal kunne kreves utlevert.⁶⁵ Det er også antatt at det kreves både fremvisning og at dokumentet kan overføre rettighet til å få utlevert lasten for å være klassifisert som "document of title".⁶⁶

Dett er imidlertid ikke avgjørende for problemstillingen i dette kapitlet: transportørens utleverings- og erstatningsansvar avhenger ikke av om transportdokumentet er klassifisert som transportdokument med legitimasjonsvirkning, men om transportdokumentet må fremvises for at transportøren rettmessig kan utlevere uten å risikere utleveringsansvar, eller eventuelt risikere erstatningsansvar ved tilbakeholdelse. I det følgende vurderes transportdokumentets legitimasjonsvirkning i denne betydningen.

⁶⁴ Treitel, Reynolds, op. cit., par 6-002.

⁶⁵ Ibid. par 6-004.

⁶⁶ Ibid. par 6-023.

3.3 Transportdokument med legitimasjonsvirkning:

3.3.1 Bill of lading og sea waybill:

Det er klart at bill of lading er legitimasjonsdokument.⁶⁷ Dette gjelder også hvor det er brukt i en tidsbefraktningsavtale.⁶⁸ Med bill of lading mener jeg både order bill of lading og bearer bill of lading. Order bill er et transportdokument som angir at lasten skal utleveres til en bestemt person eller etter dennes ”order or assigned.” Bearer bill” angir at innehaveren av dokumentet er legitimert.⁶⁹

Det er klart at sea waybills ikke er et legitimasjonsdokument.⁷⁰

I norsk rett er transportdokumentets legitimasjonsvirkning definert som at vedkommende kan kreve utlevering av lasten, jf sjøloven § 302 første ledd. Etter sjølovens § 302 første ledd gir ”konossement” transportøren rett til å kreve lasten utlevert ved presentasjon av transportdokumentet. Etter sjøloven § 292 første ledd, 1) og 2), er avgjørende for om transportdokumentet er et konossement om transportdokument betegner seg som det, eller som angir at lasten skal utleveres ved overlevering av transportdokumentet. Etter annet ledd omfattes både ordre og innehaver konossement av definisjonen. Det følger av sjøloven § 308 sammenholdt med sjøloven §§ 302 første ledd, og 292 første ledd, at et sjøfraktbrev ikke er et legitimasjonsdokument. I forhold til transportdokument brukt i tidsbefraktningsavtaler henviser sjøloven § 325 generelt til §§ 295 til 307. Det følger da av § 302 at ”konossement” har legitimasjonsvirkning. I forholdet mellom bortfrakter og andre enn tidsbefrakter gjelder kap 13, jf § 253. Hvilke transportdokument som har legitimasjonsvirkning følger da av § 292; tilsvarende som for i stykkgodsbefraktning.

Etter engelsk rett er det imidlertid usikkert om straight bills of lading er et legitimasjonsdokument. Dette vurderes nærmere i neste pkt.

⁶⁷ Ibid. par. 6-008.

⁶⁸ ”The Houda (Court of Appeal)”, (1994) 2 Lloyds Rep 541, side 552, 553.

⁶⁹ Treitel, Reynolds, op. cit. par 1-003,1-004.

⁷⁰ ”Rafaela S” (House of Lords), par. 46.

3.3.2 Straight bill of lading – transportdokument med legitimasjonsvirkning?

Et straight bill of lading er på samme måte som en sea waybill et transportdokument som angir at lasten skal utleveres til en bestemt mottaker. Det er ikke adgang til å overdra dokumentet i betydningen rettighet til å få lasten utlevert.⁷¹ Vi har da ikke å gjøre med et transportdokument som har legitimasjonsvirkning i klassisk mening.⁷²

På bakgrunn av engelsk common law, kan det imidlertid spørres om straight bill of lading har legitimasjonsvirkning i betydningen at det kreves fremvisning av dokumentet for at lasten skal utleveres. Dette kan diskuteres dersom straight bill of lading har en attestasjonsklausul om at utlevering av lasten bare skal skje mot fremvisning av transportdokumentet. Før vi går inn på diskusjonen om straight bills of lading med og uten attestasjonsklausul i pkt. 3.3.2.3., skal betydningen av COGSA 1971 og COGSA 1992 vurderes.

I motsetning til engelsk rett er imidlertid et transportdokument som er angitt til en bestemt mottaker, og som i tillegg enten er betegnet ”konnossement”, eller som krever at transportøren utleverer lasten mot tilbakeføring av dokumentet, jf § 292 første ledd 2), et ordrekonnossement. Derimot er et konnossement som har klausulen ”ikke til ordre” ikke å regne som et ordre konnossement, jf § 292 annet ledd annet pkt. Det er likevel et konnossement som har legitimasjonsvirkning etter § 302, jf § 292 første ledd 2). Dette innebærer at et transportdokument som er klassifisert som straight bill of lading etter engelsk rett har legitimasjonsvirkning etter norsk rett..

3.3.2.1 COGSA 1992 – er straight bill of lading et legitimasjonsdokument?

Etter COGSA 1992 section 1 (3)⁷³ a er straight bills of lading klassifisert som sea waybill, og ikke bill of lading. Etter ordlyden i section 1 (2) a er det en forutsetning for å være bill of lading at rettighet til å få utlevert lasten kan overføres ved overdragelse av transportdokumentet. Det er klart at ved utstedelse av sea waybill er ikke transportøren forpliktet til å kreve fremvisning av legitimasjonsdokumentet for at lasten skal kunne

⁷¹ Treitel, Reynolds, op. cit., par 1-007, “Rafaela S” (House of Lords), par. 46.

⁷² Treitel, Reynolds, op. Cit., par 6-002.

⁷³ Se vedlegg ”COGSA 1992”.

utleveres uten risiko for ansvar. At straight bill of lading klassifiseres som sea waybill og ikke bill of lading, kan være et argument for at det ved utstedelse av en straight bill of lading heller ikke er et krav om at transportdokumentet må fremvises for at transportøren kan foreta en rettmessig utlevering av lasten.

Dette må imidlertid vurderes i forhold til rekkevidden av COGSA 1992.

Betydningen av om klassifiseringen av straight bill of lading etter section 1 (2) og (3) er vurdert i ”Rafaela S” (House of Lords)⁷⁴. I ”Rafaela S” var det rettstvist om engelsk COGSA 1971 eller US Carriage of Goods by Sea Act 1936 kom til anvendelse. Avgjørende for dette var hvorvidt straight bills of lading var ”a bill of lading or any similar document of title”, se COGSA 1971 section 1 (4). Domstolen kom enstemmig til at straight bill of lading var omfattet av COGSA 1971. Lord Bingham⁷⁵ uttaler om klassifiseringen av straight bill of lading etter COGSA 1992⁷⁶:

”It is plain, as Lord Justice Rix accepted in par 94 of his judgement that a straight bill of lading is not a bill of lading for the purposes of the COGSA 1992 act.”

Det fremgår av passusen ”for the purposes of the COGSA 1992 Act” at klassifiseringen av straight bill of lading etter section 1 (3) COGSA 1992 er begrenset til formålet etter COGSA 1992.

En tolkning som begrenser rekkevidden av en lov til dens formål er og i samsvar med den tilnærmingen domstolene generelt har til lovtolkning.⁷⁷

⁷⁴ (2005) 1 Lloyds Rep 347.

⁷⁵ Lord er lik dommer.

⁷⁶ Par. 22

⁷⁷ Walker & Walker, op.cit., 110 – 111 pkt. 4a; ”Smith & Keenu, op. cit., side 113 pkt. 3.

Det fremgår særlig av section 2 til 4 at formålet og innholdet av COGSA 1992 er å regulere og utvide søksmålskompetansen til innehaveren av legitimasjonsdokumentet, uavhengig av på hvilket tidspunkt vedkommende fikk besittelse av transportdokumentet.

Før COGSA 1992 var det i Court of Appeal⁷⁸ lagt til grunn at transportdokument ikke ville gi innehaveren søksmålskompetanse etter at lasten var utlevert. Ved senere mottakelse av bill of lading ga ikke transportdokumentet søksmålskompetanse overfor transportøren for mangler. Formålet med COGSA 1992 var, for det første, å sikre at vedkommende hadde i behold søksmålskompetanse i kontrakt ved legitimasjonsdokumentet, uavhengig av om lasten var utlevert eller ikke, se section 2 (1). I tillegg var et formål å begrense bill of ladings legitimasjonsvirkning etter at lasten var utlevert, for å begrense krav mot transportøren etter at lasten var utlevert til den berettigede, se section 2 (2) 1.⁷⁹ Muligheten for at den berettigede ikke mottar legitimasjonsdokumentet før lasten ankommer lossehavn, er langt større hvor lasten kan omsettes under transporten; eksempelvis ved overdragelse like før ankomst til lossehavn. I motsetning til for bill of lading, er det ved straight bill of lading ikke adgang til å overføre lasten til andre enn angitt "consignee". Det er således ikke like stort behov for å sikre søksmålskompetanse for den berettigede etter en straight bills of lading som ved omsettelige transportdokument. Formålet etter section 2 (2) 1, gjelder i tillegg direkte omsettelige legitimasjonsdokument. Disse hensyn kan være årsaken til at straight bill of lading ikke er klassifisert som bill of lading etter COGSA 1992, men sea waybill.

At straight bill of lading klassifiseres som sea waybill og ikke bill of lading etter COGSA 1992, kan det hevdes bare får betydning i forhold til søksmålskompetansen.

⁷⁸ "Enichem Anic SpA v Ampelos Shipping Co Ltd. (The Delfini) (1990) 1 Lloyds Rep. 252.

⁷⁹ Chuah, op. cit., side 221.

3.3.2.2 COGSA 1971 – er straight bill of lading et legitimasjonsdokument?

Etter ordlyden i COGSA 1992 section 5 (5) gjelder COGSA 1992 bare med de begrensninger som følger av COGSA 1971. Dette er også lagt til grunn av Lord Bingham i ”Rafaela S”.⁸⁰

COGSA 1971 er en gjennomføring av Hague Visby Reglene. Ved vurderingen av rettsregler etter COGSA 1971 vil derfor internasjonal rettspraksis ha betydning.⁸¹

I rettspraksis fra High Court i Hong Kong er det hevdet at en straight bill of lading ikke er et transportdokument med legitimasjonsvirkning etter Hague Visby Reglene.

I ”The Brij”⁸² (High Court of Hong Kong) var det rettstvist om transportøren var utleveringsansvarlig for utlevering uten mot fremvisning av bill of lading. Hovedtvisten var hvorvidt transportdokumentene som var anvendt var overførbare bill of lading eller straight bill of lading. Domstolen kom til at det var ikke - overførbare straight bill of lading. Transportøren var da ikke utleveringsansvarlig idet straight bill of lading ikke krevde fremvisning av transportdokumentet for at lasten kunne utleveres fra transportøren⁸³:

”However straight bills of lading are also very much known to the shipping world and the essence of a bill of lading is that they are not negotiable and the contractual mandate is to deliver to named consignee without production of the original document.”

I ”Rafaela S” (House of Lords) kom imidlertid domstolen enstemmig til at straight bill of lading var ”a bill of lading or any similar document of title” etter section 1 (4) av COGSA 1971, sammenholdt med (6).

⁸⁰ Par. 22.

⁸¹ ”Rafaela S” (House of Lords), par. 7; .

⁸² (2001) 1 Lloyds Rep. 431.

⁸³ Side 434, 1. kolonne.

Lord Rodger of Earlsburry uttalte om straight bill of lading etter COGSA 1971⁸⁴:

“My Lords, once it is seen that a bill of lading for delivery to a named consignee simpliciter is indeed a bill of lading, it can also be seen that the contract of carriage in this case was covered by a “bill of lading”.

Om betydningen av sea waybill og egenskapene til straight bill of lading som ”document of title”, uttalte Lord Steyn⁸⁵:

”The suggested comparison is plainly unrealistic. In the hands of the named consignee the straight bill of lading is his document of title. On the other hand a sea waybill is never a document of title.”

Nærmere om likheten med bill of lading uttaler Lord Steyn videre⁸⁶:

”Except for the fact that a straight bill of lading is only transferable to a named consignee and not generally, a straight bill of lading shares all the characteristics of a bill of lading as already described.”

Etter COGSA 1971 er straight bills of lading ”a bill of lading or any similar document of title”. Transportdokumentets egenskaper er tilsvarende en bill of lading – “shares all the characteristics of a bill of lading”.

Det kan imidlertid og her innvendes at klassifiseringen av straight bill of lading som ”a bill of lading or any similar document of title” etter COGSA 1971, og bare gjelder i forhold til rekkevidden av COGSA 1971. Det synes og å være forutsatt av Lord Bingham⁸⁷:

⁸⁴ Par. 64.

⁸⁵ Par. 46

⁸⁶ Par. 46.

⁸⁷ Par. 22.

”But a 1991 report and a 1992 Statute cannot govern the meaning of Rules given statutory force in 1924 and 1971, and the question before the House is not whether a straight bill of lading is a document of title at common law but whether it is ‘a bill of lading or any similar document of title’ for purposes of Hague and Hague Visby Rules.”

Passusen ” the question before the House is not whether a straight bill of lading is a document of title at common law”, kan hevdes gir uttrykk for at dommerens vurdering av straight bill of lading er begrenset til formålet etter Hague Visby Reglene (og derved COGSA 1971).

Hva er formålet etter Hague Visby Reglene?

Etter art 3 – 6 i COGSA 1971 er det særlig transportørens plikter i transportforholdet, og muligheten til å utelukke og begrense ansvaret ved tap og skade på gods, som er regulert.

COGSA 1971 regulerer ikke forpliktelsen til å utlevere lasten mot transportdokument.

Klassifiseringen av straight bills of lading som ”any bill of lading or similar document of title”, kan hevdes ikke har betydning for om transportdokumentet har legitimasjonsvirkning i forhold til krav om fremvisning av transportdokumentet.

Det kan imidlertid hevdes at rekkevidden av tolkningen etter COGSA 1971 går lenger enn etter COGSA 1992, idet formålet rekker videre og er mer knyttet til transportørens ansvar..

3.3.2.3 Er straight bill of lading et legitimasjonsdokument etter common law?

Det er flere vurderinger i ”Rafaela S” som kan hevdes gir generelt uttrykk for hvorvidt straight bills of lading er et legitimasjonsdokument etter common law.

Lord Bingham antar at lovkommisjonens⁸⁸ uttalelser om at straight bill of lading er a sea waybill, må komme tilsvarende til anvendelse for rettsregelen etter common law⁸⁹:

”.. the Law Commission and the Scottish Law Commission did not consider a straight bill of lading to be a document of title at common law. The conclusion of such bodies, following wide consultation, must command respect.”

Det kan imidlertid og innvendes mot dette agumentet at uttalelsen må begrenses i forhold til formålet med forarbeidene og COGSA 1992.

Uttalelsene om likheten mellom straight bills of lading og bill of lading kan imidlertid og hevdes kan få anvendelse for om straight bills of lading er et legitimasjonsdokument etter common law.⁹⁰

Etter den klassiske tolkningen av transportdokument med legitimasjonsvirkning var det imidlertid et vilkår at det nettopp var overførbart.⁹¹

I teorien er spørsmålet om hvorvidt straight bills of lading er et legitimasjonsdokument vurdert i forhold til om transportdokumentet har en attestasjonsklausul eller ikke. En attestasjonsklausul er et avkrysningsfelt på forsiden av transportdokumentet som ved avkryssing krever at utlevering av lasten bare skal skje mot fremvisning av transportdokumentet.⁹²

⁸⁸ ”Rights of Suit in respect of Carriage of Goods by Sea”, HC 250, March 1991.

⁸⁹ Par. 22.

⁹⁰ Par. 46, referert i pkt. 3.3.2.2.

⁹¹ Treitel, Reynolds, op. cit, par. 6-002; ”Lickbarrow v Mason” (1794) 5 T.R. 683.

⁹² ”Rafaela S” (House of Lords)”, par. 32, 45.

I ”Rafaela S” hadde transportdokumentet selv en klausul om at utlevering av lasten bare skulle skje mot fremvisning av legitimasjonsdokument.⁹³ Det følger således av dokumentet at utlevering av lasten bare skal skje mot fremvisning av transportdokumentet. I teorien er det hevdet at dette er et moment som taler for at det er et legitimasjonsdokument.⁹⁴

Straight bills of lading skiller seg fra order bill of lading ved at det utfylles ”to order” etter angivelse av ”consignee”. Ved utfylling av ”to order” er det et order bill of lading. Ved unnlatelse er det en straight bill of lading.⁹⁵ At selve utformingen av transportdokumentet var identisk med bill of lading var av betydning for Lord Steyn’s klassifisering av transportdokument som ”bill of lading or any similar document of title”.⁹⁶

Dette hensynet er og hevdet har betydning i teorien.⁹⁷

En klausul om at lasten bare skal utleveres mot fremvisning av transportdokumentet får etter dette rettsvirkning etter dokumentet forutsatt at formatet av dokumentet er tilsvarende som for order bill of lading. Straight bills of lading med en attestasjonsklausul har med andre ord legitimasjonsvirkning etter engelsk rett.

Det betyr og at teorien har vektlagt argumentene i ”Rafaela S” om at straight bill of lading har karakteristikkene til en bill of lading. Vektleggelsen av denne obiter uttalelsen i ”Rafaela S” har og betydning i forhold til hvorvidt obiter uttalelser om hvorvidt straight bill of lading uten en attestasjonsklausul er et legitimasjonsdokument eller ikke.

Lord Bingham antar at straight bills of lading og er et legitimasjonsdokumentet hvor det ikke har en attestasjonsklausul.⁹⁸

⁹³ Par. 45.

⁹⁴ Treitel, Reynolds, op. cit, par. 6-020.

⁹⁵ ”Rafaela S” (House of Lords), par 53.

⁹⁶ Par. 46.

⁹⁷ Treitel, Reynolds, op. cit, par. 6-021.

”But like Lord Justice Rix, I would, if it were necessary to do so, hold that production of the bill is a necessary pre-condition of requiring delivery even when there is no express provision to that effect.”

Uttalelsen er bare obiter, men den synes å være lagt til grunn i High Court i Hong Kong i ”Carewins Development (China) Ltd v Bright Fortune Shipping Co”⁹⁹ :

”The defendants had further submitted that the attestation clause in the bills was distinguishable from the Rafaela S Bills because the present clause did not expressly state that “One of the bills of lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order”. Those submissions must also be rejected.”

I teorien er det antatt at det kan impliseres et krav om fremvisning av straight bill of lading der transportdokument har store likhetstrekk med order bill of lading.¹⁰⁰

Det kan etter dette ikke trekkes noen sikker konklusjon for om straight bills of lading er et legitimasjonsdokument eller ikke. Det er likevel mye som taler for at straight bills of lading som har attestasjonsklausul kan være et legitimasjonsdokument.

3.3.3 UNCITRAL-konvensjonen – avviker løsningen fra engelsk rett?

De relevante artiklene for hvilke transportdokument som krever at transportøren utleverer lasten mot transportdokument er art 47 – 49¹⁰¹.

I UNCITRAL klassifiseres transportdokument som ”non negotiable” (ikke overførbare) og ”negotiable” (overførbare).

⁹⁸ Par. 20.

⁹⁹ Lloyds Newsletter, 7. mai 2008, 743 LMLN 3.

¹⁰⁰ Treitel, Reynolds, op. cit., par. 6-021.

¹⁰¹ Se vedlegg UNCITRAL – konvensjonen.

Etter art. 47 (a) har ikke-overførbare transportdokument ikke legitimasjonsvirkning. Det kreves ikke fremvisning av transportdokumentet for at lasten kan utleveres.

Derimot har ikke-overførbare transportdokument med klausul om at lasten skal utleveres mot overlevering av transportdokument legitimasjonsvirkning, jf art. 48 litra (a). Etter art 49 (a) har alle overførbare transportdokument legitimasjonsvirkning.

Rettsstillingen etter UNCITRAL Konvensjonen har like løsninger for bill of lading og sea waybi etter engelsk rett. I forhold til straight bill of lading med attestasjonsklausul er det etter UNCITRAL art 48 (a) et legitimasjonsdokument. Derimot er ikke straight bills of lading uten attestasjonsklausul et legitimasjonsdokument, jf art 47 (a). Etter engelsk rett er det ikke avklart om straight bill of lading har legitimasjonsvirkning, både med og uten attestasjonsklausul.

For overførbare transportdokument, og ikke – overførbare transportdokument med klausul om utlevering mot overlevering, er det imidlertid et krav om at transportdokumentet overleveres – ”surrender”.

I forhold til norsk rett er rettsstillingen etter UNCITRAL Konvensjonen lik for ihendehaver konnossement og ordre konnossement som er utstedt ”til ordre”. Derimot er rettsstillingen ikke lik for ordrekonnossement som ikke har en klausul ”til ordre” legitimasjonsvirkning, og som heller ikke har en klausul om at utlevering skal skje mot overlevering av transportdokumentet, jf § 292 annet ledd og første ledd 2). Et slikt transportdokument faller under art 47 (a), og har følgelig heller ikke legitimasjonsvirkning.

4 Transportørens utleverings- og erstatningsansvar – hovedregler:

4.1 Innledning:

I kapittel 3 er det redegjort for hvilke transportdokument som har legitimasjonsvirkning. Det er klart at bill of lading har legitimasjonsvirkning. Det er imidlertid usikkert om straight bills of lading har legitimasjonsvirkning. I de følgende kapitlene redegjøres for rettsreglene som gjelder ved utstedelse av legitimasjonsdokument i forhold til den berettigede til lasten.

Temaet i dette kapitlet er transportørens utleverings- og erstatningsansvar ved bruk av transportdokument som har legitimasjonsvirkning. Dette kan presiseres som det tap som en tredjepart med rett til lasten lider som følge av at transportøren i strid med gjeldende rettsregler for transportdokument med legitimasjonsvirkning utleverer eller holder tilbake lasten. Rettsregelen for transportørens utleverings- og erstatningsansvar ved utlevering og tilbakeholdelse av lasten overfor ikke legitimert mottaker følger av common law.¹⁰²

Det relevante ansvarsgrunnlaget vurderes i pkt. 4.2. Rettsreglene for transportørens utleverings- og erstatningsansvar vurderes i pkt. 4.3. og 4.4, og en foreløpig konklusjon i pkt. 4.5.

4.2 Hvilke ansvarsgrunnlag må til?

Transportørens ansvarsgrunnlag for utleverings- og erstatningsansvar etter engelsk rett kan inndeles i ansvar i og utenfor kontrakt. Utenfor kontrakt er det flere grunnlag for erstatningsansvar. For transportørens utleveringsansvar er ”conversion” et ansvarsgrunnlag som er særlig praktisk. I tillegg kan og transportøren bli ansvarlig på grunnlag av uaktsomhetsansvar. Dette er imidlertid mindre praktisk i forhold til ansvar for kontraktsbrudd og ”conversion”, idet det for uaktsomhetsansvar er nødvendig å påvise skyld. For kontraktsbrudd og ”conversion” er det et objektivi ansvar.

¹⁰² “Motis Exports” (Court of Appeal), par. 19.

4.2.1 Ansvar for kontraktsbrudd:

Det mest praktiske ansvarsgrunnlaget for transportørens urettmessige utlevering eller tilbakeholdelse av lasten er "breach of contract" (kontraktsbrudd).¹⁰³ I engelsk rett er ansvar for kontraktsbrudd objektivt.¹⁰⁴

I teorien er det generelt lagt til grunn at transportøren kommer i et kontraktsrettslig forhold med den berettigede etter legitimasjonsdokumentet ved overføring av transportdokumentet fra sender.¹⁰⁵

I Court of Appeal er det hevdet at utstedelsen av transportdokumentet innebærer at transportøren påtar seg en kontraktsrettslig forpliktelse til å utlevere lasten til den som fremviser den.

I "The Houda"¹⁰⁶ (Court of Appeal) var det rettstrid om tidsbefrakter var erstatningsansvarlig for tidsbefrakters offhire kostander som følge av at bortfrakter ikke utleverte lasten til ikke legitimert mottaker etter tidsbefrakters ordre. Domstolen kom enstemmig til at bortfrakter ikke var forpliktet til å utlevere lasten. Om grunnlaget for at transportøren komemr i et kontraktsrettlig forhold med den legitimerede uttaler dommer Leggatt¹⁰⁷:

"By complying with the charterers' instructions and signing and handing over bills of lading in negotiable form, the master rendered the owners potentially liable to any third party to whom the bill of lading might be negotiated."

¹⁰³ "Sze Hai Tong v Rambler Cycle Co." (1959) 2 Lloyds Rep 114, side 120; "The Houda" (Court of Appeal), side 552, 553; "Motis Exports" (Commercial Court) side 840 – 843.

¹⁰⁴ "Sze Hai Tong", side 120: "They are therefor liable for breach of contract unless there is some term in the bill of lading contract protecting them."

¹⁰⁵ Treitel, Reynolds, op. cit., par. 3-007.

¹⁰⁶ (1994) 2 Lloyds Rep 541.

¹⁰⁷ Side 553, 1. kolonne.

Det kan legges til grunn at transportøren ved utstedelsen av transportdokument med legitimasjonsvirkning kommer i et kontraktsrettslig forhold med den som til enhver tid er legitimert etter transportdokumentet til å kreve utlevering av lasten.

Brudd på forpliktelsen til å utlevere til den berettigede utgjør et kontraktsbrudd.

Også i norsk rett er det rettsregler om ansvar utenfor kontrakt ved uaktsomhet. Har transportøren uaktsomt utlevert lasten til andre enn den berettigede, eller uaktsomt holdt tilbake lasten kan transportøren bli erstatningsansvarlig for den berettigedes tap. Etter sjøloven § 252 kommer sjølovens kapittel 13 til anvendelse på avtaler om sjøtransport som reguleres av norsk rett, jf (1) og (2). Sjølovens rettsregler er da del av kontrakten om sjøtransport. Brudd på rettsregler som følger av sjøloven er da brudd på kontrakten. Etter sjølovens § 304 kan mottaker kreve lasten utlevert mot deponering av konnossementet. Motsetningsvis er transportøren forpliktet til å utlevere lasten mot deponering av konnossementet. Brudd på denne plikten innebærer et kontraktsbrudd.

4.2.2 Ansvar på grunnlag av conversion:

Et annet praktisk¹⁰⁸ ansvarsgrunnlag for transportørens urettmessige utlevering eller tilbakeholdelse av lasten er conversion. Også dette er et ansvarsgrunnlag utenfor kontrakt, og hvor ansvaret er objektivt.¹⁰⁹

Conversion foreligger ved en forsettlig handling som er i strid med en særlig interesse som en som har eiendelen i besittelse, eller som har en umiddelbar rett til besittelse. En særlig interesse er den berettigedes kontroll eller interesse i besittelse av eiendelen¹¹⁰.

¹⁰⁸ "Motis Exports" (Commercial Court), side 843 – 845; "MSC Amsterdam" (Court of Appeal), (2007) 2 Lloyds Rep 622, par. 32; "East West Corp v DKBS 1912" (Court of Appeal), (2003) 1 Lloyds Rep 239; "Carewins Development (China) Ltd v Bright Fortune Shipping Ltd." (High Court of Hong Kong), Lloyds newsletter 7. May 2008 743 LMLN 3.

¹⁰⁹ "Marfani & Co. Ltd. V Midland Bank Ltd" (1968) 1 W.L.R. 956 side 970, henvist til fra "Motis Exports" (Court of Appeal) side 844; "Law of Torts", R P Balkin 3rd Edition (2004), pkt. 4.30, 4.3.

¹¹⁰ Ibid. pkt. 4.3; 4.18; 4.19.

Legitimasjonsdokumentet gir innehaveren av lasten en umiddelbar rett til lasten.¹¹¹ Ved transportørens urettmessige tilbakeholdelse eller utlevering av lasten innebærer det en handling som er inkonsistent med den berettigedes interesse i lasten.

”Conversion” som ansvarsgrunnlag er vurdert i ”Sze Hai Tong Bank v Rambler Cycle Co.”¹¹² (Judicial Committee of Privy Counsel). I denne saken utleverte transportørens agent lasten til S.T. Co uten fremvisning av bill of lading. Rambler Cycle Company hadde overlevert bill of lading til Sze Hai Tong Bank som hadde oversendt dokumentet til Bank of China i mottakerlandet. Vekselen ble ikke betalt av S.T Co, men fikk utlevert lasten likevel. Transportøren (som hadde oppnådd erklæring om skadesløsholdelse fra Sze Hai Tong Bank) ble holdt ansvarlig for feillevering. Lord Denning uttaler om conversion som ansvarsgrunnlag for transportørens utlevering uten mot fremvisning av bill of lading:

“They are therefore liable for breach of contract unless there is some term in the bill of lading protecting them. And they delivered the goods, without production of the bill of lading, to a person not entitled to receive them. They are therefore liable in conversion unless likewise so protected.”

Det kan og utledes fra passusen at ansvarsgrunnlaget for conversion er objektivt.

4.2.3 Uaktsomhetsansvar:

Uaktsomhetsansvar er et ansvarsgrunnlag som ikke har vært av stor praktisk betydning for transportørens urettmessige tilbakeholdelse eller utlevering av lasten til andre enn den berettigede. En grunn for dette er at det er nødvendig å påvise uaktsomhet, i motsetning til ansvar på grunnlag av kontrakt og conversion hvor ansvaret er objektivt.

¹¹¹ Todd, op. cit., Par 6-003.

¹¹² (1959) 2 Lloyds Rep 114.

Uaktsomhet som ansvarsgrunnlag er vurdert i ”East West Corporation v DKBS 1912”¹¹³ (Court of Appeal). I denne saken påberopte saksøkeren at transportøren hadde handlet uaktsomt ved ikke å kreve fremvisning av bill of lading fra lageroperatøren, eller ved ikke å avtale med lageroperatøren om at utlevering bare skulle skje ved fremvisning av bill of lading.

Også i norsk rett er det rettsregler om ansvar utenfor kontrakt ved uaktsomhet. Har transportøren uaktsomt utlevert lasten til andre enn den berettigede, eller uaktsomt holdt tilbake lasten kan transportøren bli erstatningsansvarlig for den berettigedes tap. Brudd på lovregler som er satt til å beskytte den krenkede interessen er et viktig argument for uaktsomhetsansvar. Ved utlevering eller tilbakeholdelse av lasten i strid med rettsreglene som følger av sjøloven §§ 302 og 304, vil transportøren kunne bli holdt erstatningsansvarlig på grunnlag av uaktsomhet, med mindre det foreligger andre tungtveiende argumenter som taler i mot.

¹¹³ (2003) 1 Lloyds Rep 239.

4.3 Transportørens utleveringsansvar – urettmessig utlevering av lasten:

4.3.1 Utlevering uten mot fremvisning av legitimasjonsdokument:

Den grunnleggende dommen som hevder at transportøren er utleveringsansvarlig ved utlevering til ikke legitimert mottaker er ” Glyn Mills Currie & Co. v East and West India Dock Co (House of Lords)”.¹¹⁴ Sender hadde overdratt ett av tre bill of lading til Glyn Mills Currie & Co som sikkerhet for lån. Sender brukte en av de to andre eksemplarene av bill of lading til å kreve lasten utlevert av transportørens lageroperatør (East and West India Dock co). Transportøren ble ikke holdt utleveringsansvarlig overfor Glyn Mills & Currie. Lord Blackburn uttalte imidlertid om når transportøren ble utleveringsansvarlig:¹¹⁵

”The Master would not fulfil his contract if he delivered the goods to anyone other than someone who produces the bill of lading, though if the person to whom he delivered was really entitled to the possession of the goods, no one might be entitled to recover damages from him for that breach of contract.”

Utlevering uten mot fremvisning av bill of lading hevdet dommer Blackburn var et kontraktsbrudd. Det følger motsetningsvis av passusen ”no one might be entitled to recover damages for that breach of contract”. Etter engelsk rett er et kontraktsbrudd et ubetinget ansvarsgrunnlag.¹¹⁶ Transportøren blir således utleveringssansvarlig hvor utlevering er skjedd uten mot fremvisning av legitimasjonsdokument til andre enn den berettigede.

Rettssetningen er senere lagt til grunn av Court of Appeal¹¹⁷ og Judicial Committee of the Privy Council¹¹⁸.

¹¹⁴ (1882) 7 App case 591. Henvist til fra Todd, op. cit., par 6-010.

¹¹⁵ Henvist til fra bl.a. ”The Houda” (Court of Appeal), side 552.

¹¹⁶ Se ovenfor i pkt. 4.2.1.

¹¹⁷ ”The Houda”, side 552, 553, 556; ”Motis Exports” (Court of Appeal) par 19; ”MSC Amsterdam” (Court of Appeal), par. 29.

¹¹⁸ ”Sze Hai Tong”, side 120.

Det kan videre synes å følge motsetningsvis av rettssetningen uttalt i ”Glyn Mills Currie”¹¹⁹ at transportøren ikke vil bli utleveringsansvarlig ved utlevering til legitimert mottaker. Det gjelder imidlertid begrensninger i denne slutningen.

4.3.2 Kunnskap om manglende eller bedre rett til lasten:

Transportøren er utleveringsansvarlig fordi han har en plikt til bare å utlevere lasten til legitimert mottaker. Ved å utlevere lasten til ikke-legitimert mottaker begår transportøren et kontraktsbrudd han er ansvarlig for. I engelsk rettspraksis er imidlertid transportøren også hevdet å være utleveringsansvarlig ved levering til legitimert mottaker, dersom han har kunnskap om en bedre rett (a better title) eller en manglende rett (defect of title).

I ”The Houda” (Court of Appeal) uttalte dommer Leggatt om i hvilke situasjoner transportøren kunne bli utleveringsansvarlig ved utlevering til legitimert mottaker:

”Delivery without production of the bill of lading constitutes a breach of contract even when made to the person entitled to possession. But the shipowner is not discharged by delivery to the holder of the bill of lading if he has notice or knowledge of any defect of title.”

”Any defect of title” omfatter for det første tilfelle der vedkommende ikke er berettiget til lasten ved en ugyldighetsgrunn. Eksempler på ugyldighetsgrunner er tyveri, bedrageri, tvang. I tillegg omfattes av ordlyden og tilfelle der vedkommende ikke er berettiget til lasten, eksempelvis ved at han har fått overlevert legitimasjonsdokumentet ved en feiltakelse; uten at vedkommende har betalt for lasten.

Dommer Millett hevder og at transportøren er utleveringsansvarlig ved utlevering til legitimert mottaker dersom han har kunnskap om ”a better title”:

¹¹⁹ ”The Master would not fulfil his contract if he delivered the goods to anyone other than someone who produces the bill of lading...”

”Their right to deliver the cargo to the first person who claims it and produces an indorsed bill of lading, provided they have no notice of any better title, is well established, even though the person presenting it has in no fact title to the goods.”

”A better title” er noens bedre rett til lasten. Situasjoner hvor det kan tenkes at noen har bedre rettigheter til å få lasten utlevert, er hvor sender eller senere erverver har solgt lasten flere ganger suksessivt.

Kravet om kunnskap er omtalt som ”knowledge” og ”notice”. Etter ordlyden omfatter dette bare faktisk kunnskap.

Etter norsk rett tolkes ”kunnskap” utvidende til å omfatte tilfelle der vedkommende har uaktsomt manglende kunnskap; enten formulert som at vedkommende burde eller måtte vite om forholdet.

Kravet om kunnskap kan imidlertid ikke uten videre tolkes utvidende i engelsk rett. Grunnlaget for regelen er common law; ordlyden og hva som kan utledes at domstolen har lagt til grunn er således avgjørende for rekkevidden av ”notice” og ”knowledge”. Det kan ikke utledes fra uttalelsene eller sammenhengen at det var ment å omfatte uaktsom kunnskap.

Dette innebærer at transportøren ved utlevering av lasten bare er fri for utleveringsansvar dersom det skjer mot fremvisning av legitimasjonsdokument, og at transportøren ikke har kunnskap om ”a better title” eller ”a defect of title”.

Uttalelsene er obiter, men er senere og lagt til grunn av Court of Appeal i ”Motis Exports”¹²⁰.

¹²⁰ (2000) 1 Lloyds Rep 211, par. 19.

4.4 Transportørens erstatningsansvar – hva er rettmessig tilbakeholdelse av lasten:

Det følger logisk av transportørens utleveringsansvar ved utlevering av lasten til ikke legitimert mottaker, at transportøren ikke er forpliktet til å utlevere lasten overfor en ikke legitimert mottaker, og følgelig heller ikke blir erstatningsansvarlig dersom vedkommende er den faktisk berettigede til lasten. Og motsetningsvis, at transportøren er erstatningsansvarlig ved å holde tilbake lasten overfor legitimert mottaker. Dette er også uttrykkelig lagt til grunn i rettspraksis siden slutten av 1800 tallet¹²¹, og senere lagt til grunn i ”The Houda (Court of Appeal)”¹²².

Det følger og logisk av at transportøren er utleveringsansvarlig ved utlevering av lasten til legitimert mottaker, men med kunnskap om ”a defect title” eller ”a better title”, at transportøren er berettiget til å holde tilbake lasten ved slik kunnskap, og følgelig heller ikke blir erstatningsansvarlig selv om vedkommende er den berettigede etter legitimasjonsdokumentet.

Dette er også lagt til grunn i rettspraksis. I ”Motis Exports” (Court of Appeal) var lasten utlevert til ikke legitimert mottaker. Den berettigede til lasten – Motis Export, krevde erstattet lastens verdi av transportøren – Dampskibsselskabet 1912 og Dampskibsselskapet Svendborg, for utlevering mot forfalsket bill of lading. For Court of Appeal var rettstvist om transportøren var unntatt fra utleveringsansvar ved klausul i bill of lading. Court of Appeal kom enstemmig til at transportøren ikke var beskyttet av klausulen, og var følgelig utleveringsansvarlig. Som begrunnelse for domsslutningen uttalte dommer Stuarth Smith:

”But it has been established for well over a century that under a bill of lading contract the shipowner is both entitled and bound to deliver the goods against production of a bill of lading, provided he has no notice of any other claim or better title to the goods.”

¹²¹ ”The Stettin” (1889) 14 P.D. 142, henvist til fra ”Barclays Bank” (Commercial Court) (1963) 1 Lloyds Rep 81, på side 89.

¹²² Side 550, annen kolonne; side 552 2. kolonne, 553 1. og 2 kolonne.

Ved transportørens "notice of any other claim or better title to the goods", er ikke transportøren berettiget ("entitled") til å utlevere lasten til legitimert mottaker. Det betyr og at han har rett til å holde tilbake lasten ved slik kunnskap, og følgelig heller ikke blir erstatningsansvarlig overfor legitimert mottaker..

Det kan legges til grunn en rettsregel om at transportøren kan rettmessig tilbakeholde lasten overfor ikke legitimert mottaker. Overfor legitimert mottaker, kan transportøren rettmessig holde tilbake lasten dersom han har "notice of any other claim or better title to the goods".

4.5 Foreløpige konklusjoner – transportørens utleverings- og erstatningsansvar:

Transportørens rett til å holde tilbake lasten gjelder i samme utstrekning som transportørens plikt til å utlevere lasten.

Overfor ikke legitimert mottaker er ikke transportøren forpliktet til å utlevere lasten. Han har en motsvarende rett til å holde tilbake lasten. Transportøren blir utleveringsansvarlig ved utlevering til ikke legitimert mottaker dersom vedkommende ikke er den berettigede. Motsvarende, blir transportøren ikke erstatningsansvarlig ved tilbakeholdelse av lasten overfor ikke legitimert mottaker.

Overfor legitimert mottaker er transportøren ikke forpliktet til å utlevere lasten dersom han har kunnskap om "a better title" eller "a defect of title". Transportøren har en motsvarende rett til å holde tilbake lasten overfor legitimert mottaker. Transportøren blir utleveringsansvarlig ved utlevering til legitimert mottaker dersom han har kunnskap om "a better title" eller "a defect of title". Motsvarende, blir transportøren ikke erstatningsansvarlig ved tilbakeholdelse overfor legitimert mottaker med slik kunnskap.

5 Transportørens rettmessige tilbakeholdelse overfor ikke legitimert mottaker – mulige unntak:

5.1 Innledning:

I kap. 4 er det gjort rede for transportørens utleveringsansvar ved utlevering til ikke legitimert mottaker, og hovedsakelig transportørens rettmessige tilbakeholdelse overfor ikke legitimert mottaker. I dette kapittelet vurderes om det gjelder unntak fra transportørens rettmessige tilbakeholdelse av lasten overfor ikke legitimert mottaker, og følgelig blir erstatningsansvarlig. Analysen er gjort på bakgrunn av engelsk rettspraksis, og presenteres her i form av to situasjoner som er vurdert av Court of Appeal i engelsk rett:

- (1) Ikke legitimert mottaker godtgjør at han er den berettigede til lasten;
- (2) Tidsbefrakter gir ordre om utlevering av lasten til ikke legitimert mottaker.

Den første situasjonen vurderes etter om det kan impliseres et vilkår om dette i transportdokumentet, se pkt. 5.2. Tidsbefrakterens instruksjon om utlevering av lasten til ikke legitimert mottaker vurderes etter om det kan følge av et implisert vilkår i legitimasjonsdokumentet, eller ved uttrykkelig vilkår i tidsbefraktningensavtalen, se pkt. 5.3 og 5.4.

5.2 Den ikke legitimerede godtgjør at han er den berettigede – kan transportøren være forpliktet til å utlevere lasten?:

5.2.1 Bevis for at vedkommende er den berettigede:

I Commercial Court er det hevdet at transportøren kan være forpliktet til å utlevere lasten hvor mottaker dokumenterer at han er den berettigede til lasten.

I ”Barclays Bank v Customs and Excise” (Commercial Court)¹²³ var legitimasjonsdokumentet overført fra den angitte consignee (mottaker) til Barclay’s Bank som sikkerhet for en kredittordning. Customs & Excise tok arrest i lasten for skyldig skatt. Hovedtvisten var hvorvidt legitimasjonsdokumentet hadde tapt sin legitimasjonsvirkning (om det var ”exhausted”). Transportdokumentet ble ansett ikke å være ”exhausted”, og Barclays Bank kunne følgelig kreve lasten utlevert. Dommer Diplock uttalte generelt om transportørens eventuelle plikt til å utlevere lasten:¹²⁴

”Until the bill of lading is produced to him, unless at any rate its absence has been satisfactorily accounted for, he is entitled to retain possession of the goods and if he does part with possession he does so at its own risk if the person to whom he surrenders possession is not in fact entitled to it.”

”Unless at any rate its absence has been satisfactorily accounted for”, tolket motsetningsvis, uttrykker at transportøren kan være forpliktet til å utlevere hvor transportdokumentets fravær er ”satisfactorily accounted for”.

Med mindre den ikke legitimerede stiller stiller skadesløsholdelses erklæring (ved garanti fra bank), kan det innvendes mot en slik regel at transportøren ikke vil ha en finansiell trygghet mot senere krav fra eventuell ihendehaver av legitimasjonsdokumentet ved utlevering til

¹²³ (1963) 1 Lloyd’s Rep 81.

¹²⁴ Side 89 første kolonne.

ikke legitimert mottaker. Det innebærer at hensynet til den ikke legitimerte mottakeren går foran hensynet til transportøren.

Hensynet til sammenheng i rettssystemet kan imidlertid tale for en rettsregel om at transportøren er forpliktet til å utlevere lasten hvor det er tilstrekkelig dokumentasjon for at vedkommende er den berettigede. En slik rettsregel vil være i samsvar med rettsregelen om at transportøren ikke er forpliktet til å utlevere lasten ved manglende ”god tro”, og at transportøren er utleveringsansvarlig ved utlevering til legitimert mottaker men i mangel av god tro om at vedkommende er berettiget til lasten. Dette momentet kan være vektlagt av dommer Diplock ved uttalelsen. Transportørens utleveringsansvar ved utlevering, og erstatningsansvar ved tilbakeholdelse av lasten, vil da bare avhenge av ”god tro”.

Derimot vil transportdokumentets legitimasjonsvirkning uthules fullstendig dersom utlevering ikke avhenger av fremvisning. Det kan derfor hevdes at ”god tro” bare kan begrunne unntak fra rett til å utlevere lasten, og plikt til å utlevere lasten, overfor legitimert mottaker.

Uttalelsen er obiter, og har bare rettskildemessig verdi som ”persuading presedense”. Uttalelsen er imidlertid opprettholdt i Commercial Court i ”Sormovskiy 3068”, hvor det og er antydning i hvilke situasjoner det kan tenkes at det eksisterer en forpliktelse til å utlevere til ikke legitimert mottaker.

5.2.2 Bortkommet og tapt legitimasjonsdokument – plikt til å utlevere etter implisert vilkår?:

I ”Sormovskiy 3068”¹²⁵ (Commercial Court) var lasten utlevert uten mot fremvisning av legitimasjonsdokument. Senderen (”Sucre Export”) hadde ikke mottatt betaling for lasten. Det var rettstvist om transportøren (Northern River Shipping Ltd) var utleveringsansvarlig overfor senderen. Transportøren ble holdt utleveringsansvarlig overfor senderen for kontraktsbrudd. Dommer Clarke uttalte imidlertid i hvilke situasjoner han mente at

¹²⁵ (1994) 2 Lloyds Rep 266.

transportøren kunne være forpliktet til å utlevere lasten, og følgelig heller ikke utleveringsansvarlig¹²⁶:

“The simple rule to which I have referred to does require some exceptions because the bill of lading might have been lost or stolen. In order to cater for that problem it is no doubt necessary to imply a term that the master must deliver cargo without production of the bill of lading in circumstances where it is proven to his reasonable satisfaction both that the person seeking delivery of the goods is entitled to possession and what has become of the bills of lading.”

Hvor legitimasjonsdokumentet er ”lost or stolen” hevder dommer Clarke at transportøren er forpliktet til å utlevere lasten. Vilkåret er at vedkommende beviser (”proven to his reasonable satisfaction”) at han er den berettigede, og hva som er årsaken til at legitimasjonsdokumentet ikke kan fremvises (”what has become of the bill of lading”).

Uttalelsen er kun obiter, og hevdet av Commercial Court. Uttalelsen bygger imidlertid videre på dommer Dennings obiter i ”Barclays Bank” (Commercial Court). Rettsregelen som hevdes har ved det større vekt enn om uttalelsen var hevdet av en dommer.

Den som hevder å være den berettigede har imidlertid alternative beføyelser: han kan gå til domstolene og kreve legitimasjonsdokumentet mortifisert, og få dom på utlevering.

5.2.3 Rettsmiddelet ved bortkommet og tapt legitimasjonsdokument – domstolens kjennelse:

I ”The Houda” (Court of Appeal) begrunnet dommer Leggatt sin argumentasjon for at tidsbefrakter ikke var forpliktet til å utlevere lasten etter tidsbefrakters ordre, med at den som hevder å være den berettigede har alternative beføyelser: å søke domstolens kjennelse om utlevering mot erklæring om skadesløsholdelse¹²⁷:

¹²⁶ Side 274, 2. kolonne.

¹²⁷ Side 553, 2. kolonne

“In practice, if the bill of lading is not available, delivery is effected against an indemnity. Where the bill of lading is lost, the remedy, in default of agreement, is to obtain an order by the court that on tendering a sufficient indemnity the loss of the bill of lading is not to be set up as defence.”

Rettsregelen må komme tilsvarende til anvendelse for stykkgodsbefraktning hvor legitimasjonsdokumentet er bortkommet eller stjålet. Det er ingen hensyn som tilsier at transportøren kan pålegges større forpliktelser i stykkgodsbefraktning enn i tidsbefraktningssavtaler. Tvert imot, det særlige avtaleforholdet i tidsbefraktningssavtaler kan tilsi at tidsbefrakter kan forplikte bortfrakteren til å utlevere lasten i større utstrekning enn i stykkgodsbefraktning.¹²⁸

Dette innebærer en tilsidesettelse av det obiter som er uttrykt av Commercial Court i ”Barclays Bank” og ”Sormovskiy 3068”.

Det er ”persuading presendence” for at transportøren ikke er forpliktet til å utlevere lasten til ikke legitimert som dokumenterer at han er den berettigede til lasten. Rettsmiddelet ved bortkommet eller tapt legitimasjonsdokument er rettens kjennelse, i tillegg til vedkommendes erklæring om skadesløsholdelse.

Dette er i samsvar med rettsregelen etter norsk rett. Etter sjølovens § 305 (1) og (2) er den berettigedes rettsmiddel ved bortkommet konnossement at den berettigede til lasten begjærer mortifikasjon av konnossementet. Transportøren er forpliktet til å utlevere lasten mot tilstrekkelig sikkerhetsstillelse. Den positive reguleringen er et viktig argument for at den ikke legitimerte, selv om han er den berettigede, ikke har en rett til å kreve utlevering av lasten.

¹²⁸ Se nedenfor i pkt. 5.3.1.

5.3 Tidsbefrakter gir ordre om utlevering til ikke legitimert mottaker – er bortfrakter forpliktet til å utlevere etter implisert vilkår?

5.3.1 Innledning – betydningen av avtaleforholdet:

Tidsbefrakter har en generell instruksjonsmyndighet overfor skipet i forhold til navigering.

Det er imidlertid bortfrakter som har instruksjonsmyndighet over offiserer og mannskap.¹²⁹

Det betyr at bortfrakter og kontrollerer utleveringen av lasten i lossehavn.

Hovedproblemstillingen i dette kapittelet er om det foreligger avgjørende hensyn som tilsier at tidsbefrakter i kraft av tidsbefraktningensavtalen kan instruere bortfrakter om utlevering av lasten til ikke legitimert mottaker etter et implisert vilkår i legitimasjonsdokumentet.

Ved tidsbefraktningensavtaler har tidsbefrakter den økonomiske risikoen ved forsinkelser. Ved ankomst til lossehavn, vil bortfrakters tilbakeholdelse av lasten overfor ikke legitimert mottaker innebære at skipet blir liggende uvirksomt. Dette er en kostnad som tidsbefrakteren har risikoen for, og hvor situasjonen kontrolleres av bortfrakteren. Dette kan være et argument for at i de tilfelle der tidsbefrakter med sikkerhet har kunnskap om at den ikke legitimerede er den berettigede, bør bortfrakter kunne forpliktes til å utlevere lasten ved tidsbefrakters instruks.

I praksis inneholder tidsbefraktningensavtaler en klausul om at tidsbefrakteren skal holde bortfrakter skadesløs som følge av utstedelse av legitimasjonsdokument.¹³⁰ Den økonomiske risikoen bortfrakter risikerer er således bare inndrivelsesrisikoen for garantistillelsen. Hvor det ikke foreligger en slik klausul, er bortfrakters økonomiske risiko og bare begrenset til inndrivelsesrisikoen: etter engelsk rett gjelder et implisert krav om skadesløsholdelse for å ha handlet etter tidsbefrakters instruks om utlevering. Dette gjelder

¹²⁹ ”Carver’s – Carriage by Sea” (1982) Volume 1, Raoul Colinvaux, par. 582.

¹³⁰ Ibid. par. 668.

under forutsetning av at tidsbefrakter hadde tilstrekkelig klar hjemmel i tidsbefraktningssavtalen til å gi slik ordre.¹³¹

I det følgende vurderes om disse hensyn kan være tilstrekkelig for at tidsbefrakter har en rett til å kreve at lasten utleveres til en ikke legitimert mottaker etter dennes instruks.

¹³¹ "Strathlorne Steamship Co v Andrew Weir" (Commercial Court) fra (1934) 49 L.I.L. rep 306 side 311, henvist til fra "The Houda" (Court of Appeal), side 557-558. Avgjørelsen ble opprettholdt i Court of Appeal, (1934) 50 L.I.L. Rep 185, henvist til fra "The Houda" (Court of Appeal), side 558.

5.3.2 Tidsbefrakteres ordre om utlevering til ikke legitimert mottaker er ulovlig:

I tidligere rettspraksis er det hevdet en rettssetning om at tidsbefrakter ikke lovlig kan instruere bortfrakter om å utlevere lasten til ikke legitimert mottaker hvor tidsbefrakter har gitt en instruks om utstedelse av legitimasjonsdokument. Implisitt i instruksjonen om utstedelse av legitimasjonsdokument innebærer at bortfrakter bare skal utlevere mot fremvisning av legitimasjonsdokumentet. Dette innebærer to motstridende ordre, hvorav den siste er ulovlig, og kan ikke kreves gjennomført.

I ”Strathlorne Steamship Co v Andrew Weir”¹³² (Commercial Court) var det spørsmål om bortfrakter hadde rett til å bli holdt skadesløs for utlevering i samsvar med tidsbefrakteres ordre om utlevering av lasten til ikke legitimert mottaker. Dommer Roche kom til at bortfrakter hadde krav på å bli holdt skadesløs fra tidsbefrakter, og uttalte om begrunnelsen:

”... after the bill of lading has been issued under which the shipowner became liable, it was not lawful under the contract to require him without his consent (which of course involves his being consulted) to deliver to anybody else, or to instruct or direct the captain to deliver to anybody else.”

Jeg tolker uttalelsen slik at selve utstedelsen av bill of lading gjør at en senere ordre om å utlevere lasten er ulovlig (”not lawful under the contract”). ”Contract” henviser antakelig til tidsbefraktningensavtalen, ettersom det er den som er kontraktsgrunnlaget mellom tidsbefrakter og bortfrakter. Grunnen til at det er kravet om utstedelse av legitimasjonsdokumentet som gjør at det senere kravet om utlevering er ulovlig, er at det manglet hjemmel i tidsbefraktningensavtalen for å kreve utlevering til ikke legitimert mottaker. Det fulgte da av at instruksjonen om utlevering var motstridende med utstedelsen av legitimasjonsdokument; at bortfrakter ikke var forpliktet til å utlevere lasten til ikke legitimert mottaker.

¹³² (1934) 49 L.I.L. rep 306. Henvist til fra ”The Houda” (Court of Appeal), side 557 – 558.

Uttalelsen ble gitt tilslutning av dommer Romer i Court of appeal, og avgjørelsen ble enstemmig opprettholdt i Court of Appeal.¹³³

Uttalelsen er imidlertid hevdet er obiter idet instruksen uansett ville blitt overholdt.¹³⁴

I ”The Houda” (Court of Appeal) synes det som at dommer Millett begrunner sin domsslutning med den rettssetningen som er uttrykt (obiter) i ”Strathlorne Steamship” (Commercial Court og gitt tilslutning i Court of Appeal)¹³⁵:

”In my judgement the solution to the problem which arises in the present case is not to be found in the implication of some contractual term, but on the general rule of the common law that, wherever one person acts on the instructions of another and thereby incurs personal liability or potential liability to a third party, that other cannot lawfully countermand its instructions.”

“Wherever one acts on the instructions on another and thereby incurs personal liability”, henviser til utstedelsen av legitimasjonsdokumentet (bill of lading), og ansvaret som følger av rettsreglene for dette transportdokumentet. ”That other cannot lawfully countermand its instructions”, henviser til ny instruks om utlevering til ikke legitimert mottaker. Denne instruksen er altså ikke lovlig (“cannot lawfully”).

Dommer Milletts rettssetning for at ordren er ulovlig er i mindretall i ”The Houda”¹³⁶. Dommer Millett, legger imidlertid til grunn at denne rettssetningen eksisterer ellers i common law – ”but on the general rule of common law”. Det må således legges til grunn at rettssetningen er en generell rettsregel i common law. Begrunnelsen er imidlertid ikke

¹³³ (1934) 50 L.I.L. Rep 185 på side 194, henvist til fra ”The Houda” (Court of Appeal), side 558, 1. kolonne.

¹³⁴ Dommer Millett i ”The Houda” (Court of Appeal), side 557, 2. kolonne, 558, 1. kolonne.

¹³⁵ Side 558, 2. kolonne.

¹³⁶ Se nedenfor i pkt. 5.3.3.

”binding presedense” for at tidsbefracters ordre om utlevering til ikke legitimert mottaker er ulovlig. Rettssetningen er således ikke bindende for Court of Appeal og Commercial Court i senere rettstvister, men den har stor vekt idet den er hevdet i Court of Appeal i to saker.

5.3.3 Utlevering av lasten uten mot fremvisning av legitimasjonsdokument er et kontraktsbrudd – etter implisert vilkår i legitimasjonsdokumentet:

I ”The Houda” (Court of Appeal) kom domstolen enstemmig til at bortfrakter ikke var forpliktet til å handle i samsvar med tidsbefracters ordre, og var følgelig heller ikke erstatningsansvarlig for tidsbefracters offhire kostnader. Flertallets rettssetning (dommer Leggatt og dommer Neill) for at bortfrakteren ikke var forpliktet til å utlevere lasten etter tidsbefracters ordre var at det ville være et kontraktsbrudd. Dommer Leggatt uttalte¹³⁷:

”Delivery without production of the bill of lading constitutes a breach of contract even when made to the person entitled to possession.”

Og videre om det spesifikke tilfelle ved utlevering til bortfrakter¹³⁸:

”In my judgement delivery to a time charter entitled to possession without production of the bill of lading constitutes a breach of contract”.

Motsetningsvis, kan ikke bortfrakter være forpliktet til å begå et kontraktsbrudd.

Tilsvarende uttalte dommer Neill¹³⁹:

” I can see no good reason to depart from the general rule that the owners do not fulfil their contractual obligation if the cargo is delivered to a person who cannot produce the bill of lading.”

¹³⁷ Side 553, 1. kolonne.

¹³⁸ Side 553, 1. og 2. kolonne.

¹³⁹ Side 552, 2. kolonne.

Det er ”binding presedense” for at bortfrakter ikke er forpliktet til å utlevere lasten til ikke legitimert mottaker etter tidsbefracters instruksjon. Rettssetningen er at det vil stride med det impliserte vilkåret som følger av utstedelse av bill of lading i sjøtransport: utlevering av lasten bare skal skje mot fremvisning av originalt bill of lading, og derved at bortfrakter ikke kan forpliktes til å begå et kontraktsbrudd.

5.3.4 Rettmessig tilbakeholdelse av lasten ved tidsbefracters ordre - avgjørende hensyn:

Selv om det var dissens for rettssetningen som begrunnet at bortfrakter ikke var forpliktet til å utlevere lasten til ikke legitimert mottaker etter tidsbefracters instruks om utlevering av lasten, er de relevante uttrykte hensynene langt på vei samsvarende.

5.3.4.1 Bortfracters manglende mulighet til å sikre sine økonomiske interesser:

Avgjørende uttrykt hensyn for at tidsbefrakter ikke hadde rett til å kreve at bortfrakteren utleverte lasten til ikke legitimert mottaker etter dennes instruksjon, var at han ikke hadde noen måte å forsikre seg om ordren var lovlig, og derfor risikerte erstatningsansvar overfor tidsbefrakter (ved tilbakeholdelse av lasten) eller den berettigede (ved utlevering av lasten).

Både dommer Neill¹⁴⁰: (flertallet) og dommer Millett¹⁴¹ (mindretallet) begrunnet rettssetningen med bortfracters manglende mulighet for å unngå erstatningsansvar.

¹⁴⁰ Side 552 2. kolonne: ”It seems to me with respect that the law as formulated by the Judge would lead to great difficulties in practice. How are the owners (or the Master) to know whether the order to discharge is lawful or not, if the test of lawfulness depends on the existence of the authority of the owners of the cargo.”

¹⁴¹ Side 558 2. kolonne: “But the real difficulty of the Judge’s conclusion is that it leads to this: the charterers can lawfully require the shipowners to deliver the cargo without production of the bill of lading if, but only if, the person to whom the cargo is delivered is in fact entitled to receive it. If that is indeed the law, it places the master in an intolerable dilemma. He has no means of satisfying himself that it is a lawful order with which he has to comply, for unless the bills of lading are produced he cannot know for certain that the person to whom he has been ordered is entitled to it.”

Det synes som at argumentet er at tidsbefracters adgang til å gi ordre om utlevering vil tilsidette bortfracters interesser i å beskyttes seg mot erstatningsansvar, enten fra tidsbefrakter (ved tilbakeholdelse av lasten i strid med lovlig ordre), eller fremtidig utleveringsansvar ved krav fra den berettigede (ved utlevering etter tidsbefracters ulovlige ordre).

Det kan imidlertid innvendes mot dette argumentet at bortfracters interesser kan tilgodeses ved en tilstrekkelig erklæring om skadesløsholdelse. Etter engelsk rett følger bortfracters krav på skadesløsholdelse allerede av at det impliseres et krav om skadesløsholdelse ved botrfracters utlevering etter tidsbefracters lovlige instruks.¹⁴² I tillegg inneholder tidsbefraktningssavtaler normalt en klausul om at bortfrakter holdes skadesløs som følge av utstedelse av legitimasjonsdokument.¹⁴³ I ”The Houda” var det nettopp en slik klausul. Sett bort i fra inndrivelsesrisikoen, kan det hevdes at bortfracters krav på beskyttelse mot økonomisk risiko isolert sett ikke kan ha hatt særlig betydning for at tidsbefrakteren ikke hadde adgang til å instruere bortfrakteren om utlevering av lasten til ikke legitimert mottaker.

Det må derfor være andre momenter som taler for at tidsbefrakter ikke hadde en slik adgang til å instruere bortfrakter om utlevering av lasten.

5.3.4.2 Uthuling av transportdokumentets legitimasjonsvirkning:

Det følger implisitt i regelen om at utlevering av lasten til ikke legitimert mottaker er et kontraktsbrudd, at transportdokumentets legitimasjonsvirkning vil uthules ved å gi tidsbefrakter en adgang til å kreve erstatning for bortfracters tilbakeholdelse av lasten i strid med dennes ordre. Partenes adgang til å implisere et vilkår om at transportdokumentet ikke skal ha legitimasjonsvirkning vil innebære en uthuling av transportdokumentet som legitimasjonsdokument. Det kan derfor hevdes at dette er hovedbegrunnelsen til dommer

¹⁴² “Strathlone Steamship”(Commercial Court) og (Court of appeal).

¹⁴³ Colinvaux , op. cit., par. 668.

Neill og dommer Leggatt i ”The Houda” (Court of Appeal). Selv om dommer Millett begrunnet sin domsslutning med at ordren var ulovlig fordi den var i strid med instruksen om å utstede bill of lading, er tenkelig at dette argumentet og var av betydning for rettssetningen han la til grunn.

5.3.5 Konklusjon - betydningen av tidsbefraktningsavtalen:

I ”The Houda” led tidsbefrakter økonomisk tap i form av offhire ved at bortfrakter ikke utleverte etter dennes ordre. Tidsbefraktningsavtalen hjemlet også tidsbefrakters instruksjonsmyndighet over skipet i forhold til laste- og lossehavn.¹⁴⁴ Bortfrakter ville heller ikke lide økonomisk tap (med unntak av inndrivelsesrisikoen) som følge av utlevering idet han var sikret med en erklæring om skadesløsholdelse. Det betyr at en generell instruksjonsmyndighet, økonomiske hensyn og betraktninger, ikke var tilstrekkelig for at det kunne impliseres et unntak fra bortfrakters rettmessige tilbakeholdelse av lasten overfor ikke legitimert mottaker i legitimasjonsdokumentet. Det avgjørende mothensynet er antakelig at det ville uthule transportdokumentets legitimasjonsvirkning.

¹⁴⁴ klasusul 13 (50), henvist til fra på side 551: ”The Master.... shall be under the orders and directions of Charterers with regards employment of the vessel....”

5.4 Tidsbefrakter gir ordre om utlevering til ikke legitimert mottaker – er bortfrakter forpliktet til å utlevere etter uttrykkelig vilkår i tidsbefraktningsavtalen? Problemstillingen her er om tidsbefrakter ved uttrykkelig vilkår i tidsbefraktningsavtalen kan forplikte bortfrakter til å utlevere lasten i strid med transportørens rettmessige tilbakeholdelse av lasten overfor ikke legitimert mottaker..

.I ”The Houda” (Court of Appeal) var det og påberopt en klausul i tidsbefraktningsavtalen for at tidsbefrakter hadde rett til å instruere bortfrakter om å utlevere lasten til ikke legitimert mottaker. Court of Appeal kom til at klausulen ikke ga tidsbefrakteren en slik adgang. Klausul 13 (endret til 50) lød¹⁴⁵:

” The Master shall be under the orders and directions of Charterers as regards employment of the vessel... Charters hereby indemnify the owners against all consequences or liabilities that may arise from the master, charterers or their agents signing bills of lading or other documents or from the master otherwise complying with charterers or their agents orders (including delivery of the cargo without presentation of bill of lading). Letter of indemnity to owners P& I Club wording to be incorporated in this charterparty.”

Rettstvisten var om denne klausulen ga tidsbefrakteren en rett til å instruere om utlevering til ikke legitimert mottaker, eller om den bare inneholdt en erklæring om skadesløsholdelse dersom slik utlevering skjedde. Domstolen kom enstemmig til at klausulen ikke ga tidsbefrakteren hjemmel til å instruere bortfrakteren om utlevering av lasten til ikke legitimert mottaker, og følgelig heller ikke kunne kreve erstatning for offhire.

¹⁴⁵ Henvist til fra side 551.

For hvorvidt det var adgang til ved klausul å pålegge bortfrakter en plikt til å utlevere lasten til ikke legitimert mottaker, er det en uttalelse fra dommer Millett' som klart åpner for en slik adgang.¹⁴⁶

"In the absence of an express contractual provision entitling them to do so, it was in my judgement thereafter no longer open to the charterers to countermand or vary their instructions by directing the owners to deliver the cargo otherwise than against production of the bill of lading."

Videre om kravene til innholdet av klausulen uttalte dommer Millett:

"If the charterers wish to reserve the right to instruct the shipowners to deliver the cargo without production of the bills of lading, they must obtain the prior consent of the shipowners by an express term in the charter party."

Dommer Neills' uttale stenger heller ikke for at det er slik adgang¹⁴⁷:

"Clauses 13 and 50 do not in my view impose any express obligation on the charterers to discharge a cargo in the absence of the bill of lading. They merely provides with a letter of indemnity if such discharge takes place. But I do not construe the clauses as imposing a contractual duty on the owners."

Uttalelsene må kunne leses slik at det er en adgang å avtale i tidsbefraktningsavtalen at det bortfrakter skal utlevere lasten til ikke legitimert mottaker etter tidsbefrakterens instruks. Klausulen må i tilfelle klart uttrykke at bortfrakter er forpliktet til å adlyde slike instruks, tilsvarende klart som at det kan utledes at bortfrakteren har samtykket til slik instruks.

Begrunnelsen for at det kan være adgang til å avtale dette, er at tidsbefraktningsavtalen bare kommer til anvendelse mellom tidsbefrakter og bortfrakter. I forhold til andre parter,

¹⁴⁶ Side 559, 2 kolonne.

¹⁴⁷ 551, 2. kolonne.

som kjøpere og banker, vil fortsatt rettsreglene om transportdokumentets legitimasjonsvirkning fullt ut gjelde, og deres interesser er tilgodesett idet de vil ha i beholdt et krav mot bortfrakter, og risikerer eventuelt bare en inndrivelsesrisiko. Dette innebærer at det avgjørende hensynet mot at bortfrakter ikke skal være forpliktet til å utlevere lasten til ikke legitimert mottaker, at transportdokumentets legitimasjonsvirkning uthules, ikke gjør seg gjeldende. I tillegg er bortfrakters risiko for utleveringsansvar sikret ved regresskrav mot tidsbefrakter.¹⁴⁸

Et medvirkende hensyn kan være at andre aktører er klar over denne praksisen i tidsbefraktningssavtaler, og derved sikrer sine interesser ved krav om garanti fra finansinstitusjon eller sikkerhet i midler som forutsetning for å gå inn på avtaler som omfatter store verdier. Alternativt at inndrivelses risikoen i tilfelle av en feillevering innkalkuleres i prisen for lasten, eller for finansielle tjenester. Andre aktørers forutberegnelighet har således betydning for adgangen.

Uttalelsene i ”The Houda (Court of Appeal) er imidlertid obiter dictum, men har betydelig vekt som ”persuading presedense” idet to dommere i Court of Appeal forutsetter en slik adgang. I tillegg er det vektige argumenter som tilsier en slik rettsregel.

Etter Sjøloven § 322 første ledd kan det synes som adgangen er større idet det i tillegg til avtalefrihet mellom tidsbefrakter og bortfrakter, og kan implieres et krav om utlevering etter instruks i tidsbefraktningssavtalen. Etter engelsk rett er det et krav om at vilkåret er uttrykkelig. Etter § 253 første ledd gjelder kap. 13 bare i forholdet mellom bortfrakter og andre enn tidsbefrakter; avtalefriheten i § 322 første ledd begrenses således ikke av rettsreglene i kap. 13.

5.5 Konklusjon – mulige unntak fra transportørens rettmessige tilbakeholdelse av lasten overfor ikke legitimert mottaker:

Det avgjørende hensynet for at det ikke kan impliseres et vilkår i legitimasjonsdokumentet for at transportøren eller bortfrakter kan forpliktes til å utlevere lasten overfor ikke

¹⁴⁸ Se ovenfor i pkt 5.3.1. og 5.3.4.2.

legitimert mottaker, er at den berettigede har alternative rettsmidler, i tillegg til at en adgang vil uthule transportdokumentets legitimasjonsvirkning.

Adgangen til å avtale at bortfrakter skal utlevere lasten til ikke legitimert mottaker, er begrunnet i at transportdokumentets legitimasjonsvirkning ikke uthules, og at bortfrakters økonomiske risiko er sikret. I tillegg er andre aktørers interesser tilgodesett ved deres kjennskap til praksisen i avtaleforholdet.

6 Transportørens utleveringsansvar – mulige unntak

6.1 Innledning:

Tilsvarende som for mulige unntak fra transportørens rett til å holde tilbake lasten overfor ikke legitimert mottaker, er det og i rettspraksis vurdert om det er mulige unntak fra transportørens utleveringsansvar ved utlevering til ikke – legitimert mottaker. Avgjørende for om det er en slik adgang er om det foreligger andre hensyn enn de som tilsa at transportøren ikke var forpliktet til å utlevere lasten, og eventuelt at de hensynene som var bestemmende for den rettsregelen ikke gjør seg gjeldende ved vurderingen av mulige unntak fra transportørens utleveringsansvar.

Situasjoner som kan tilsi mulige unntak fra transportørens utleveringsansvar er hvor utleveringen skjer under spesielle omstendigheter som transportøren ikke har noen kontroll over: lasten unndras transportørens besittelse ved bedragerske handlinger eller utlevering skjer mot forfalsket legitimasjonsdokument. Andre forhold som kan ha betydning for om transportøren er utleveringsansvarlig er situasjoner hvor transportøren har kontroll over situasjonen, men hvor praktiske hensyn tilsier at transportøren foretar utlevering. Et eksempel på dette er forsikringer fra mottaker om at vedkommende er den berettigede, og transportøren handler i overensstemmelse med det. I praksis vil slike utleveringer skje mot erklæring om skadesløsholdelse, og er derfor av mindre praktisk betydning for eventuelle rettsvister.

Spørsmålet her er om det i disse situasjonene gjør seg gjeldende noen hensyn som er vektige nok til å frita transportøren fra utleveringsansvar. Dersom transportøren fritas fra utleveringsansvar, enten ved et implisert eller uttrykkelig vilkår i transportdokumentet, vil det innebære at risikoen for transportørens utlevering av lasten eventuelt overføres til vareeieren. I tillegg vil det måtte avveies mot omtransportdokumentets verdi som

varerepresentativ (legitimasjonsvirkning) uthules. Dette er blandt de relevante hensynene som gjør seg gjeldende i vurderingene nedenfor.

I rettspraksis er det gitt uttrykk for at selv utlevering til den berettigede er et kontraktsbrudd. Betydningen av dette for adgangen til å utlede mulige unntak fra utleveringsansvaret vurderes først i pkt. 6.2.

I pkt. 6.3 og 6.4 vurderes mulige unntak fra transportørens utleveringsansvar i bestemte situasjoner etter henholdsvis et implisert og uttrykkelig vilkår i legitimasjonsdokumentet.

6.2 Utlevering til den berettigede til lasten – kontraktsbrudd?

Ved utlevering til ikke legitimert mottaker, men som er den faktisk berettigede til lasten, vil det sjelden oppstå et erstatningsmessig tap som kan kreves erstattet av transportøren.¹⁴⁹

Som allerede uttrykt i pkt 5.3.3, er det i rettspraksis lagt til grunn at utlevering av lasten uten mot fremvisning av legitimasjonsdokument er å regne som et kontraktsbrudd etter engelsk rett, selv hvor utlevering er skjedd til den berettigede.

At selv utlevering til den berettigede er hevdet å være et kontraktsbrudd understreker hvor streng forpliktelsen til bare å utlevere lasten til legitimert mottaker er. Tilsvarende hvor strengt transportørens utleveringsansvar er ved utlevering til ikke legitimert mottaker. Om det i konkrete situasjoner kan være hensyn som likevel gjør at det må gjelde unntak fra transportørens utleveringsansvar vurderes i de to neste kapitlene, etter implisert og uttrykkelig vilkår.

¹⁴⁹ Tredjemannskonflikter faller utenfor oppgavens problemstillinger.

6.3 Mulige unntak fra transportørens utleveringsansvar ved implisert vilkår

6.3.1 Innledning:

I ”Motis Exports v Dampskipbselskapet 1912”¹⁵⁰ (Commercial Court) var det rettsvist om transportøren var unntatt fra utleveringsansvar ved utlevering av lasten mot forfalsket legitimasjonsdokument. Dommer Rix kom til at transportøren var utleveringsansvarlig etter kontraktsbrudd¹⁵¹:

”In my judgement, therefore, it is no defence to a shipowner or the defendants in this case, innocently to be deceived by production of a forged bill of lading into release of cargo. When the proper bill of lading is produced he has no defence.”

Dommer Rix synes å ha begrunnet domsslutningen på to grunnlag:

(1) Det forelå ”persuading presedens” fra Court of Appeal i ”The Houda” for at det ikke gjaldt unntak fra transportørens rett til å holde tilbake lasten overfor ikke legitimert mottaker, etter implisert vilkår;

(2) At det ikke kunne impliseres et vilkår om at transportøren kunne utlevere lasten mot et forfalsket legitimasjonsdokument.

Formatert: Punktmerking og nummerering

I det følgende vil det foretas en kritisk vurdering av dommer Rix vurdering etter de to grunnlagene han synes å ha begrunnet sin domsslutning på.

6.3.2 Hvilken verdi har ”The Houda” (Court of Appeal) for mulige unntak fra transportørens utleveringsansvar ved utlevering mot forfalskede legitimasjonsdokument:

Faktum i ”The Houda” og ”Motis Exports” er forskjellig. I ”The Houda” er det rettsvist om mulige unntak fra bortfrakters rett til å holde tilbake lasten overfor ikke legitimert

¹⁵⁰ (1999) 1 Lloyds Rep 837.

¹⁵¹ Side 843; det fremgår at det er et kontraktsbrudd av overskriften på side 840.

mottaker, mens det i ”Motis Exports” er spørsmål om mulige unntak fra transportørens utleveringsansvar for utlevering mot forfalskede transportdokument. Faktum i saken gjør altså at uttalelser i ”The Houda” bare kan ha betydning som ”persuading presedense”.

Dommer Rix uttalte om betydningen av ”The Houda (Court of Appeal):¹⁵²

”The Sormovskiy 3068 does not appear to have been cited to the Court of Appeal in the Houda: be that as it may, it would seem that the Court of Appeal did not consider this exception to exist”.

Avgjørende for om rettssetningen som er uttalt i ”The Houda” (Court of Appeal)¹⁵³ er av betydning i ”Motis Exports”, er om de hensynene domstolen vektlegger og er relevante og har like stor vekt i forhold til transportørens utleveringsansvar ved utlevering mot forfalsket legitimasjonsdokument.

Det avgjørende uttrykte hensynet for dommer Neill’s og dommer Millet’s domsslutning¹⁵⁴ er at det ikke ville være rimelig at transportøren ikke hadde noen garanti for at vedkommende var den berettigede til lasten, og at han derved utsatte seg for et mulig fremtidig erstatningsansvar overfor den berettigede (ved utlevering), eller eventuelt tidsbefrakteren (ved tilbakeholdelse).

Ved transportørens utlevering av lasten til den som fremstår som berettiget til lasten, har ikke argumentet om at transportøren skal kunne forsikre seg om at vedkommende er den berettigede like stor betydning. Transportøren har valget mellom å utlevere lasten mot å kreve skadesløsholdelse, eller holde tilbake lasten (uten å risikere et erstatningsansvar mot tidsbefrakter som i ”The Houda”).

¹⁵² Side 841 2. kolonne.

¹⁵³ Vurdert ovenfor i pkt. 5.3.3.

¹⁵⁴ Vurdert ovenfor i pkt 5.3.4.2.

For det andre, kan det hevdes at hensynet til at legitimasjonsdokumentets integritet ville uthules¹⁵⁵ ved tidsbefracters instruksjon, ikke har samme vekt som ved utlevering av lasten mot forfalsket legitimasjonsdokument. Uthulingen av legitimasjonsdokumentet ved tidsbefracters instruksjon bestod i at det ville være opp til tidsbefrakter å bestemme om det skulle ha legitimasjonsvirkning eller ikke. Ved et forfalsket legitimasjonsdokument er det en bedragerisk handling som er grunnlaget for utlevering av lasten. Jeg kan ikke se at en handling som transportøren eller den berettigede ikke har kontroll over, i samme grad innebærer en uthuling av transportdokumentets legitimasjonsvirkning.

Det kan derfor hevdes at ”The Houma” (Court of Appeal) har liten ”persuading presendese” for rettsregelen ved transportørens utlevering mot forfalsket legitimasjonsdokument.

6.3.3 Mulige unntak fra transportørens utleveringsansvar ved ” good reason”:

I ”The Houma” (Court of Appeal) er det derimot en uttalelse som kan tas til inntekt for at det gjelder unntak fra transportørens utleveringsansvar hvor det foreligger tilstrekkelig vektige hensyn. Dommer Neill uttaler for begrunnelsen for at bortfrakter ikke var forpliktet til å utlevere alsten etter tidsbefracters ordre¹⁵⁶:

”I see no good reason to depart from the general rule that the owners do not fulfil their contractual obligation if the cargo is delivered to a person who cannot produce the bill of lading.”

Dersom det foreligger ”good reason”, kan det hevdes at det kan gjelde unntak fra transportørens utleveringsansvar. Ved utlevering mot et forfalsket legitimasjonsdokument vil det måtte vurderes om det er ”good reason to depart from the general rule”. Dersom det foreligger slike omstendigheter, vil domstolen kunne implisere i legitimasjonsdokumentet at det er en adgang til å foreta utlevering mot forfalsket legitimasjonsdokument.

¹⁵⁵ Se ovenfor i pkt. 5.3.4.3.

¹⁵⁶ Side 552 2. kolonne.

6.3.4 Kan det impliseres et vilkår i legitimasjonsdokumentet at transportøren kan utlevere lasten mot forfalsket legitimasjonsdokument?

Hvorvidt det kan gjelde unntak fra transportørens utleveringsansvar ved utlevering mot forfalsket legitimasjonsdokument, vurderer dommer Rix som at må følge av et implisert vilkår. Dommer Rix vurderer dette som et spørsmål som om det er "necessary" og "reasonable". Det synes som at denne vurderingen avhenger av hvilke hensyn som følger av en rettspolitisk vurdering.¹⁵⁷ Dette er i samsvar med momenter som kan ha betydning for "good reason" uttrykt av dommer Neill i "The Houda"¹⁵⁸.

I tillegg er dommer Rix rettspolitiske vurderinger for hvorvidt det kan impliseres et vilkår ved utstedelsen av legitimasjonsdokumentet kritisert i juridisk teori.

Momenter dommer Rix vektla ved vurderingen av om vilkåret er "necessary", var at det ville favorisere skipseieren overfor vareeieren, og at det ville undergrave bill of lading som "the key to the warehouse". Hvorvidt vilkåret er rimelig, legger han utelukkende vekt på om vareeieren ville synes at et slikt vilkår var rimelig.¹⁵⁹

I juridisk teori er det hevdet at bill of lading "as a key to the warehouse" var begrunnet i muligheten til å beskytte seg mot konkurs¹⁶⁰. Dette er og uttalt i "Sanders Brothers v Maclean & Co (1883) 11 Q.B.D. 327 (Court of appeal)"¹⁶¹. Dette underminerer dommer Rix argument om at transportdokumentet "as a key to the warehouse" ville undergraves..

¹⁵⁷ De rettspolitiske argumentene dommer Rix anfører (side 843), er og argumenter for hvorvidt det er "reasonable" og "necessary" å implisere et vilkår om at transportøren kan utlevere lasten mot forfalsket legitimasjonsdokument uten å bli utleveringsansvarlig, se side 842 og 843.

¹⁵⁸ Pkt. 6.3.3.

¹⁵⁹ Side 842 2. kolonne.

¹⁶⁰ Todd, op. cit., side 275.

¹⁶¹ Henvist til fra "Future Express" (1993) 1 Lloyds Rep 542, side 544.

I ”Glyn Mills Currie” er og uttalt at utstedelsen av bill of lading i tre eksemplarer ble gjort i vareeierens interesse og at de har medvirket til utformingen.¹⁶² Det kan således hevdes at vareeierne er nærmere til å bære risikoen for bedrageri ved forfalskning enn transportøren.

Det er ikke utenkelig at Court of Appeal eller House of Lords finner at de rettspolitiske hensyn er tilstrekkelig vektige til at det foreligger ”good reason to depart from the general rule” ved utlevering av lasten mot forfalsket legitimasjonsdokument.

Den gjeldende rettsregelen er imidlertid at utlevering mot forfalsket legitimasjonsdokument ikke utgjør et unntak fra transportørens utleveringsansvar etter et implisert vilkår i legitimasjonsdokumentet.

Det er imidlertid ”persuading presedense” for at det kan gjelde unntak fra transportørens utleveringsansvar hvor det foreligger ”good reason”.

6.4 Mulige unntak fra transportørens utleveringsansvar ved uttrykkelig vilkår i legitimasjonsdokumentet:

6.4.1 Innledning:

Ved et uttrykkelig vilkår om at transportøren er unntatt fra utleveringsansvar er det større grunn til å anerkjenne at den respekteres enn hvor det impliseres et slikt vilkår: ved et uttrykkelig vilkår har partene vedtatt de uttrykte vilkårene, og det er da større grunn til å tro at det var i partenes intensjon, enn hvor dette påberopes i ettertid hvor det er spørsmål om å plassere et oppstått tap. Det følger og av den betraktningen, at der det ikke er adgang til å gjøre unntak fra transportørens utleveringsansvar etter uttrykkelig vilkår, vil det heller ikke være adgang til å implisere et vilkår om at transportøren er fri for ansvar.

¹⁶² Henvist til i Todd, op. cit., side 274.

6.4.2 Transportøren utleverer lasten forsettlig til ikke legitimert mottaker:

I ”Sze Hai Tong Bank” (Judicial committee of the privy Council)” uttalte Lord Denning om adgangen til ved klausul å utelukke ansvar for utlevering til ikke legitimert mottaker¹⁶³:

”They are therefore liable for breach of contract unless there is some term in the bill of lading protecting them.”

Umiddelbart kan det synes som at det er en generell adgang til ved klausul å unnta transportøren fra utleveringsansvar.

Ved en nærmere vurdering av domsgrunnene fremgår det imidlertid at det gjelder en absolutt begrensning for adgangen til å gjøre unntak for transportørens utleveringsansvar ved kontraktsbrudd.¹⁶⁴

”If such an extreme width were given to the exemption clause, it would run counter to the main intent and object of the contract. ... The clause must therefore be limited and modified to the extent necessary to enable effect to be given to the main object and intent of the contract”

Av passusen følger at det ikke er adgang til å gjøre unntak fra transportørens utleveringsansvar som innebærer en tilsidesettelse av hovedforpliktelsen etter kontrakten.

Det kan imidlertid hevdes at dette er begrenset til handlinger som innebærer en forsettlig tilsidesettelse av hovedforpliktelsen ved utstedelsen av legitimasjonsdokumentet – utlevering til ikke legitimert mottaker.¹⁶⁵

¹⁶³ Side 120, 1. kolonne.

¹⁶⁴ Side 120 – 121.

¹⁶⁵ Side 121 1. kolonne.

”It must at least be modified so as not to permit the shipping company from deliberately disregard its obligation to delivery”.

Sett i sammenheng med uttalelsen ”unless there is some term in the contract protecting them”, kan det sluttet motsetningsvis at der det ikke er en forsettlig tilsidesettelse av hovedforpliktelsen, er det adgang til å gjøre unntak fra transportørens utleveringsansvar ved klausul.

Det kan legges til grunn at det ikke er adgang til å unnta transportøren fra utleveringsansvar ved forsettlig utlevering til ikke legitimert mottaker. Ratio decedendi av Judicial Committee of the Privy Council er imidlertid ikke ”binding presedense”, men har vekt som ”persuading presedense” for Court of Appeal og Commercial Court.

Det kan og hevdes at det foreligger ”persuading presedense” for at det er adgang til å unnta transportøren fra utleveringsansvar ved uttrykkelig vilkår for handlinger som ikke innebærer en forsettlig utlevering til ikke legitimert mottaker.

6.4.3 Lasten er utlevert ”without the consent” av transportøren::

I ”The Ines”¹⁶⁶ (Commercial Court) var det rettstvist om transportøren var ansvarlig for agentens utlevering av lasten med kunnskap om (agentens kunnskap) at mottakeren ikke var legitimert. Transportøren hevdet at han var beskyttet av klausul 3¹⁶⁷ for feilleveringen. Dommer Clarke kom til at transportøren ikke var beskyttet av klausulen. I et obiter dictum uttaler dommer Clarke om i hvilke situasjoner han kunne tenke seg at klausulen kunne komme til anvendelse¹⁶⁸:

¹⁶⁶ (1995) 2 Lloyds Rep 144.

¹⁶⁷ Henvist til fra ”Motis Exports” (Court of Appeal) par. 11: ”Goods in the custody of the carrier or his agent.... After discharge... are in such custody at the sole risk of the owner of the goods and thus the carrier has no responsibility whatsoever for the goods.”

¹⁶⁸ Henvist til fra ”Motis Exports” (Court of Appeal) par. 11.

”In the context in which the words ”whatsoever” is used in cl. 3 it does not seem to me to apt to cover misdelivery. As I have already said, the clause seems to me to be concerned with the case where the goods are lost or damaged, and may include the case where they are stolen, but does not include delivery without production of an original bill of lading.”

Uttalelsen vurderer ikke hvorvidt det er adgang til å unnta transportøren fra utleveringsansvar ved klausul, men hva som muligens (”may”) kunne omfattes av den bestemte klausulen. Uttalelsen kan isolert sett ikke ha særlig betydning som ”persuadent presedense”.

Uttalelsen synes imidlertid og å være lagt til grunn av dommer Stuart Smith i Court of Appeal i ”Motis Exports”¹⁶⁹ :

”In my judgement however, Mr. Justice Rix was right when he said that in this passage Mr. Justice Clarke was considering the ordinary case of theft where the goods are taken without the consent of the owner or the bailee; he was not suggesting that the clause was apt to cover misdelivery, even if obtained by fraud. The dichotomy is between a delivery with consent of the bailee and the taking without the consent”

Det kan hevdes at det avgjørende for om ”The Ines” kan påberopessom unntak fra utleveringsansvaret, etter Stuarth Smiths vurdering, er om utleveringen er skjedd uten samtykke av transportøren – ”without the consent”.

Det synes og av passusen at dommer Staurth Smith legger til grunn uttalelsen av dommer Clarke i ”The Ines”, og gjør den til sin egen: ”The dichotomy is between a delivery with consent of the bailee and the taking without the consent.”

¹⁶⁹ Par. 12.

Det kan hevdes at det foreligger ”persuadent presedense” i Court of Appeal for at det er adgang til å unnta transportøren fra utleveringsansvar ved klausul for bedragerske handlinger hvor utleveringen er skjedd ”without the consent” av transportøren.

6.4.4 Transportøren utleverer lasten mot forfalsket legitimasjonsdokument:

I ”Motis Exports” (Court of Appeal) var det rettstvist om transportøren ved klausul 5 (3)¹⁷⁰ var unntatt fra utleveringsansvar ved utlevering mot forfalsket legitimasjonsdokument. Domstolen kom enstemmig til at klausulen ikke omfattet utlevering mot forfalsket legitimasjonsdokument.

Om adgangen til ved klausul å unnta transportøren fra utleveringsansvar ved en tilstrekkelig klar klausul var det imidlertid motstridende uttalelser (obiter dictum) fra dommer Stuarth Smith og dommer Mance.

Dommer Stuarth Smith hevdet at det ikke var adgang til å unnta transportøren fra utleveringsansvar ved klausul for utlevering mot forfalsket legitimasjonsdokument, idet det vil innebære en tilsidesettelse av hovedforpliktelsen etter legitimasjonsdokumentet¹⁷¹:

”I also agree with the judge that even if the language was apt to cover such a case, it is not a construction which should be adopted, involving as it does excuse from an obligation of such fundamental importance.”

Dommer Mance legger imidlertid til grunn at transportøren har en adgang til å unnta seg fra utleveringsansvar ved utlevering av lasten mot forfalsket legitimasjonsdokument¹⁷²:

¹⁷⁰ Gjengitt på side 213: ”Where the carriage commences at the port of loading and/or finishes at the port of discharge, the carrier shall have no liability whatsoever for any loss or damage to the goods while in its actual or constructive possession before loading or after discharge over ships rail, or if applicable, on the ships ramp, however caused.”

¹⁷¹ Side 216, 2. kolonne.

¹⁷² Par. 5, side 217.

”There is no dispute that an appropriately worded clause would achieve the result which the shipowner contends for. But this clause is not sufficiently clear.”

Dommer Mummery’s generelle tilslutning til dommer Stuarth Smith¹⁷³, kan ikke uten videre omfatte obiter dictum som det er uenighet om blandt dommerne i den aktuelle saken.

Det kan imidlertid rettes kritikk mot dommer Stuarth Smiths obiter, idet det synes å begrense rekkevidden av Lord Dennings obiter i ”Sze Hai Tong”¹⁷⁴.

Det kan hevdes at dommer Mance’ obiter er best i samsvar med Lord Denning’s obiter i ”Sze Hai Tong”.

De motstridende obiter som er uttrykt av dommer Stuarth Smith og dommer Mance i ”Motis Exports”, kan ikke gi grunnlag for ”persuading presedense” for at det er adgang til å unnta transportøren fra utleveringsansvar ved utlevering mot forfalsket legitimasjonsdokument.

¹⁷³ Side 553.

¹⁷⁴ ”Sze Hai Tong” er vurdert ovenfor i pkt. 6.4.2.

6.5 Konklusjon – mulige unntak fra transportørens utleveringsansvar ved uttrykkelig vilkår:

Utgangspunktet i engelsk rett er at transportørens utleveringsansvar er strengt. Dette understrekes ved at selv utlevering til den berettigede til lasten er et kontraktsbrudd.

Ved transportørens forsettlig utlevering av lasten til ikke legitimert mottaker, er praktiske hensyn ikke tilstrekkelig for at det er adgang til å gjøre unntak fra transportørens utleveringsansvar. Det ordinære rettsmiddelet er at transportøren krever utlevering mot erklæring om skadesløsholdelse. Begrunnelsen for at det heller ikke er en adgang til å avtale (ved uttrykkelig vilkår i transportdokumentet) at slik utlevering kan skje, er at det vil uthule transportdokumentets legitimasjonsvirkning. Transportdokumentet vil da bare ha karakter av å være en kvittering for transporten, og eventuelt bevis for transportavtalen. Partene kan da isteden benytte andre transportdokument uten legitimasjonsvirkning.

For utlevering av lasten mot forfalsket legitimasjonsdokument er rettsregelen i Commercial Court at det ikke kan impliseres et unntak fra transportørens utleveringsansvar.

Det er imidlertid ”persuading presedense” fra Court of Appeal at det er en slik adgang hvor det foreligger tilstrekkelige vektige hensyn (”good reason”). Det motstående argumentet er at det vil innebære en uthuling av transportdokumentets legitimasjonsvirkning.

I ”Motis Exports” (Court of Appeal) ble ikke transportørens klausul ansett å frita ham for utleveringsansvar ved utlevering mot forfalsket legitimasjonsdokument. Hvorvidt det er adgang til å unnta transportøren fra utleveringsansvar for utlevering mot forfalsket legitimasjonsdokument etter uttrykkelig vilkår i transportdokumentet, er imidlertid ikke klarlagt ved Court of Appeal. Det er derimot ”persuading presedense” for at transportøren ved uttrykkelig vilkår i legitimasjonsdokumentet har adgang til å unnta transportøren fra utleveringsansvar hvor utleveringen er skjedd uten transportørens samtykke (”without the consent”).

7. Oppsummering og avsluttende bemerkninger

Ved utstedelse av transportdokument med legitimasjonsvirkning er det tilnærmet en absolutt regel at utlevering bare skal skje mot fremvisning av legitimasjonsdokumentet. Begrunnelsen er at legitimasjonsdokumentets hovedfunksjon skal ivaretas - at dokumentet gir innehaveren en rett til å kreve lasten utlevert. Denne funksjonen muliggjør at verdien av lasten kan utnyttes finansielt mens lasten er under oppbevaring hos tredjeperson (transportøren), og at salg av varer kan skje tilnærmet ved ytelse mot ytelse. Unntak fra rettsreglene som gjelder ved bruk av legitimasjonsdokument innebærer at disse interessene tilsidesettes, og at dokumentet mister den verdi og sikkerhet det representerer for innehaveren, og i forholdet mellom selger, kjøper og rembursbank. En endring i rettsreglene vil og innebære at aktørene vil endre "spillereglene" for handel og sikkerhetsstillelse for å sikre sine interesser.

Disse hensynene kan bare tilsidesettes dersom det er særlige forhold som tilsier at transportørens interesser beskyttes til forrang for den berettigedes og andre aktørers interesser. I stykkgodsbefraktning kan det synes som at de særlige interessene bare er vektige nok dersom det er utenfor transportørens kontroll å beskytte seg mot at lasten kommer ut av hans besittelse; tyveri og bedrageri som innebærer at transportøren ikke foretar selve utleveringen av lasten. I dette henseende er det antatt at det er større grunn til å anerkjenne slike forhold hvor det foreligger uttrykkelige vilkår enn hvor transportøren hevder det følger av et implisert vilkår. Begrunnelsen er at uttrykkelige vilkår er mer beskyttelsesverdige enn impliserte vilkår. Impliserte vilkår er vanskeligere å vurdere i forhold til om dette var i partenes intensjoner enn uttrykkelige vilkår. Det er da mindre grunn til å la transportørens interesser gå foran den berettigedes eller andre aktørers interesser som er beskyttet av "hovedreglene". I tillegg er antakelig en medvirkende årsak til at det er adgang til å unnta transportøren fra utleveringsansvar, at det allerede er anerkjent at transportøren er fri for ansvar i en rekke situasjoner hvor lasten tapes under transporten og begivenheten som foranlediget tapet var skjedd transportørens kontroll.¹⁷⁵

¹⁷⁵ Article 4 i COGSA 1971, se vedlegg COGSA 1971.

Det er da ingen reelle grunner for at transportøren ikke skal fritas for ansvar etter at skipet er ankommet lossehavn for handlinger som kan klassifiseres i samme gruppe av handlinger.

Ved tidsbefraktningsavtaler synes det særskilte avtaleforholdet å være tilstrekkelig for at det er en adgang for at partene i tidsbefraktningsavtalen kan avtale at bortfrakter skal utlevere lasten til ikke legitimert mottaker etter tidsbefracters ordre. Som vurdert i pkt. 5.4., er grunnen til dette at avtalen bare får virkning mellom partene i tidsbefraktningsavtalen, og ikke i forhold til tredjeparter som er legitimert etter transprotdokumentet. Andre aktører kan således gjøre gjeldende erstatningskrav for transportørens utleveringsansvar. Det innebærer at transportdokumentets legitimasjonsvirkning er ivaretatt. At hensynet til andre aktørers forutberegnelighet har betydning, er understreket ved at det kreves uttrykkelig vilkår i tidsbefraktningsavtalen. I tillegg er bortfrakters økonomiske interesser ivaretatt ved regresskrav mot tidsbefrakteren.

8. Litteraturliste, dommer og øvrige kilder

- Engelske dommer:

House of Lords:

"Rafaela S" (2005) 1 Lloyds Rep 347.

"Glyn Mills Currie & Co v East and West India Dock Co", (1882) 7 App. Cas. 591.

Judicial Committee of the Privy Council:

"Sze Hai Tong v Rambler Cycle Co.", (1959) 2 Lloyds Rep 114.

Court of Appeal:

"MSC Amsterdam", (2007) 2 Lloyds Rep 622.

"Rafaela S" (Court of Appeal) (2003) 2 Lloyds Rep 113.

"East West Corp v DKBS 1912", (2003) 1 Lloyds Rep 239.

"The Houda", (1994) 2 Lloyd's Rep. 541.

"Enichem Anic SpA v Ampelos Shipping Co Ltd. (The Delfini) (1990) 1 Lloyds Rep 252.

"Marfani & Co. Ltd. V Midland Bank Ltd" (1968) 1 W.L.R. 956.

"Strathlorne Steamship Co v Andrew Weir", (1934) 50 L.I.L. Rep 185.

"Sanders Brothers v Maclean & Co (1883) 11 Q.B.D. 327.

Commercial Court:

"Motis Exports v Dampskibsselskabet 1912", (1999) 1 Lloyds Rep 837.

"The Ines", (1995) 2 Lloyds Rep 144.

"Sormovskiy 3068", (1994) 2 Lloyds Rep 266.

"Future Express" (1993) 1 Lloyds Rep 542.

"The Houda" (Commercial Court), (1993) 1 Lloyd's Rep. 333.

"Barclays Bank", (1963) 1 Lloyds Rep 81.

"Strathlorne Steamship Co v Andrew Weir" (1934) 49 L.I.L. rep 306.

”The Stettin” (1889) 14 P.D. 142.

- Dommer fra Hong Kong:

High Court (Court of Appeal):

”Carewins Development (China) Ltd v Bright Fortune Shipping Ltd.”, Lloyds Newsletter, 7. mai 2008, 743 LMLN 3.

High Court (First instance)

”The Brij”, (2001) 1 Lloyds Rep. 431.

- Norske Dommer:

ND-1970-281 (Høyesterett) – ”Amerikalinjedommen”.

- Internasjonale konvensjoner:

UNCITRAL (Draft) Konvensjonen

United Nations Commission on International Trade Law’Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, Wien 3. juli 2008.

Hamburg Konvensjonen

United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 30 March 1978.

Hague Visby Konvensjonen

The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968, Brussel 23. februar 1968.

Hague Konvensjonen

International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, Brussel august 1924.

- Utenlandske lover:

Carriage of Goods By Sea Act 1992 (”Cogsa 1992”)

Carriage of Goods By Sea Act 1971 ("Cogsa 1971")

Bill of Lading Act 1855

- Norske lover:

Sjøloven av 1994 (Sjøl.)

- Forarbeider:

"Rights of Suit in respect of Carriage of Goods by Sea", HC 250, March 1991

NOU 1993:36

Godsbefordring til sjøs

Ot.prp.nr. 55 (1993 – 94)

Om lov om sjøfarten (sjøloven)

- Bøker:

"Carver on bills of Lading" (2005) Treitel, Reynolds.

"Law of International Trade" (2005) Jason Chuah

"Law of Torts", R P Balkin 3rd Edition (2004)

"Principles of Common Law", (2004), Michael Arnhem

"International Commercial Law", (2003) John Mo

"Cases and Materials on International Trade Law", (2003), Paul Todd

"English Legal Systems in Context", 4th edition, Cowney, Bradney, Burton

"English Legal System", 7th edition, Catherine Elliot, Frances Quinn

"Introduction to English Law", (1985), Philip S James

"Carver's – Carriage by Sea" (1982) Volume 1, Raoul Colinvaux, par. 582.

"The English Legal System", 5th version (1980), Walker & Walker

"English Law", 5th edition (1975), Kenneth Smith & Denis J Keenu

"Fra Kjøpsrettens og Transportrettens Grenseland" (1974), Erling Selvig

CHAPTER 9. DELIVERY OF THE GOODS

Article 45. Obligation to accept delivery

When the goods have arrived at their destination, the consignee that exercises its rights under the contract of carriage shall accept delivery of the goods at the time or within the time period and at the location agreed in the contract of carriage or, failing such agreement, at the time and location at which, having regard to the terms of the contract, the customs, practices and usages of the trade and the circumstances of the carriage, delivery could reasonably be expected.

78

Article 46. Obligation to acknowledge receipt

On request of the carrier or the performing party that delivers the goods, the consignee shall acknowledge receipt of the goods from the carrier or the performing party in the manner that is customary at the place of delivery. The carrier may refuse delivery if the consignee refuses to acknowledge such receipt.

Article 47. Delivery when no negotiable transport document

or negotiable electronic transport record is issued

When neither a negotiable transport document nor a negotiable electronic transport record has been issued:

(a) The carrier shall deliver the goods to the consignee at the time and location referred to in article 45. The carrier may refuse delivery if the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee on the request of the carrier;

VEDLEGG UNCITRAL Konvensjonen

- (b) If the name and address of the consignee are not referred to in the contract particulars, the controlling party shall prior to or upon the arrival of the goods at the place of destination advise the carrier of such name and address;
- (c) If the name or the address of the consignee is not known to the carrier or if the consignee, after having received a notice of arrival, does not claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination, the carrier shall so advise the controlling party, and the controlling party shall give instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the controlling party, the carrier shall so advise the shipper, and the shipper shall give instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the controlling party or the shipper, the carrier shall so advise the documentary shipper, and the documentary shipper shall give instructions in respect of the delivery of the goods;
- (d) The carrier that delivers the goods upon instruction of the controlling party, the shipper or the documentary shipper pursuant to subparagraph (c) of this article is discharged from its obligations to deliver the goods under the contract of carriage.

Article 48. Delivery when a non-negotiable transport document that requires surrender is issued

When a non-negotiable transport document has been issued that indicates that it shall be surrendered in order to obtain delivery of the goods:

- (a) The carrier shall deliver the goods at the time and location referred to in article 45 to the consignee upon the consignee properly identifying itself on the request of the carrier and surrender of the non-negotiable document. The carrier may refuse delivery if the person claiming to be the consignee fails to properly identify itself on the request of the carrier, and shall refuse delivery if the non-negotiable document is not surrendered. If more than one original of the non negotiable

document has been issued, the surrender of one original will suffice and the other originals cease to have any effect or validity;

79

- (b) If the consignee, after having received a notice of arrival, does not claim delivery of the goods from the carrier after their arrival at the place of destination or the carrier refuses delivery because the person claiming to be the consignee does not properly identify itself as the consignee or does not surrender the document, the carrier shall so advise the shipper, and the shipper shall give instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the shipper, the carrier shall so advise the documentary shipper, and the documentary shipper shall give instructions in respect of the delivery of the goods;
- (c) The carrier that delivers the goods upon instruction of the shipper or the documentary shipper pursuant to subparagraph (b) of this article is discharged from its obligation to deliver the goods under the contract of carriage, irrespective of whether the non-negotiable transport document has been surrendered to it.

Article 49. Delivery when a negotiable transport document
or negotiable electronic transport record is issued

When a negotiable transport document or a negotiable electronic transport record has been issued:

- (a) The holder of the negotiable transport document or negotiable electronic transport record is entitled to claim delivery of the goods from the carrier after they have arrived at the place of destination, in which event the carrier shall deliver the goods at the time and location referred to in article 45 to the holder:
 - (i) Upon surrender of the negotiable transport document and, if the holder is one of the persons referred to in article 1, subparagraph 11 (a)(i), upon the

VEDLEGG UNCITRAL Konvensjonen

holder properly identifying itself; or

(ii) Upon demonstration by the holder, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder of the negotiable electronic transport record.

(b) The carrier shall refuse delivery if the conditions of subparagraph (a)(i) or (a)(ii) are not met;

(c) If more than one original of the negotiable transport document has been issued, and the number of originals is stated in that document, the surrender of one original will suffice and the other originals cease to have any effect or validity. When a negotiable electronic transport record has been used, such electronic transport record ceases to have any effect or validity upon delivery to the holder in accordance with the procedures required by article 9, paragraph 1;

(d) If the holder, after having received a notice of arrival, does not claim delivery of the goods at the time or within the time referred to in article 45 from the carrier after their arrival at the place of destination, the carrier shall so advise the controlling party, and the controlling party shall give instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the controlling party, the carrier shall so advise the shipper, and the shipper shall give instructions in respect of the delivery of the goods. If, after reasonable effort, the carrier is unable to locate the controlling party or the shipper, the carrier shall so advise the documentary shipper, and the documentary shipper shall give instructions in respect of the delivery of the goods;

(e) The carrier that delivers the goods upon instruction of the controlling party, the shipper or the documentary shipper in accordance with subparagraph (d)

VEDLEGG UNCITRAL Konvensjonen

of this article is discharged from its obligation to deliver the goods under the contract of carriage to the holder, irrespective of whether the negotiable transport document has been surrendered to it, or the person claiming delivery under a negotiable electronic transport record has demonstrated, in accordance with the procedures referred to in article 9, paragraph 1, that it is the holder;

(f) The person giving instructions under subparagraph (d) of this article shall indemnify the carrier against loss arising from its being held liable to the holder under subparagraph (h) of this article. The carrier may refuse to follow those instructions if the person fails to provide adequate security as the carrier may reasonably request;

(g) A person that becomes a holder of the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record after the carrier has delivered the goods pursuant to subparagraph (e) of this article, but pursuant to contractual or other arrangements made before such delivery acquires rights against the carrier under the contract of carriage, other than the right to claim delivery of the goods;

(h) Notwithstanding subparagraphs (e) and (g) of this article, a holder that becomes a holder after such delivery, and who did not have and could not reasonably have had knowledge of such delivery at the time it became a holder, acquires the rights incorporated in the negotiable transport document or negotiable electronic transport record. When the contract particulars state the expected time of arrival of the goods, or indicate how to obtain information as to whether the goods have been delivered, it is presumed that the holder at the time that it became a holder had or could reasonably have had knowledge of the delivery of the goods.

Article 50. Goods remaining undelivered

VEDLEGG UNCITRAL Konvensjonen

1. For the purposes of this article, goods shall be deemed to have remained undelivered only if, after their arrival at the place of destination:
 - (a) The consignee does not accept delivery of the goods pursuant to this chapter at the time and location referred to in article 45;
 - (b) The controlling party, the shipper or the documentary shipper cannot be found or does not give the carrier adequate instructions pursuant to articles 47, 48 and 49;
 - (c) The carrier is entitled or required to refuse delivery pursuant to articles 46, 47, 48 and 49;
 - (d) The carrier is not allowed to deliver the goods to the consignee pursuant to the law or regulations of the place at which delivery is requested; or
 - (e) The goods are otherwise undeliverable by the carrier.
2. Without prejudice to any other rights that the carrier may have against the shipper, controlling party or consignee, if the goods have remained undelivered, the carrier may, at the risk and expense of the person entitled to the goods, take such action in respect of the goods as circumstances may reasonably require, including:
 - (a) To store the goods at any suitable place;
 - (b) To unpack the goods if they are packed in containers, or to act otherwise in respect of the goods, including by moving the goods or causing them to be destroyed; and

VEDLEGG UNCITRAL Konvensjonen

(c) To cause the goods to be sold in accordance with the practices or pursuant to the law or regulations of the place where the goods are located at the time.

3. The carrier may exercise the rights under paragraph 2 of this article only after it has given reasonable notice of the intended action under paragraph 2 of this article to the person stated in the contract particulars as the person if any, to be notified of the arrival of the goods at the place of destination, and to one of the following persons in the order indicated, if known to the carrier: the consignee, the controlling party or the shipper.

4. If the goods are sold pursuant to subparagraph 2 (c) of this article, the carrier shall hold the proceeds of the sale for the benefit of the person entitled to the goods, subject to the deduction of any costs incurred by the carrier and any other amounts that are due to the carrier in connection with the carriage of those goods.

5. The carrier shall not be liable for loss of or damage to goods that occurs during the time that they remain undelivered pursuant to this article unless the claimant proves that such loss or damage resulted from the failure by the carrier to take steps that would have been reasonable in the circumstances to preserve the goods and that the carrier knew or ought to have known that the loss or damage to the goods would result from its failure to take such steps.

Article 51. Retention of goods

Nothing in this Convention affects a right of the carrier or a performing party that may exist pursuant to the contract of carriage or the applicable law to retain the goods to secure the payment of sums due.

Carriage of Goods by Sea Act 1992

1992 c. 50



An Act to replace the Bills of Lading Act 1855 with new provision with respect to bills of lading and certain other shipping documents.

[16th July 1992]

Be it enacted by the Queen's most Excellent Majesty, by and with the advice and consent of the Lords Spiritual and Temporal, and Commons, in this present Parliament assembled, and by the authority of the same, as follows:—

Annotations:

Commencement Information

II Act wholly in force at 16. 9. 1992; see s.6(3)



1.

Shipping documents etc. to which Act applies.

— (1) This Act applies to the following documents, that is to say—

(a)

any bill of lading;

(b)

any sea waybill; and

(c)

any ship's delivery order.

(2) References in this Act to a bill of lading—

(a)

do not include references to a document which is incapable of transfer either by indorsement or, as a bearer bill, by delivery without indorsement; but

(b)

subject to that, do include references to a received for shipment bill of lading.

(3) References in this Act to a sea waybill are references to any document which is not a bill of lading but—

(a)

is such a receipt for goods as contains or evidences a contract for the carriage of goods by sea; and

(b)

identifies the person to whom delivery of the goods is to be made by the carrier in accordance with that contract.

(4) References in this Act to a ship's delivery order are references to any document which is neither a bill of lading nor a sea waybill but contains an undertaking which—

(a)

is given under or for the purposes of a contract for the carriage by sea of the goods to which the document relates, or of goods which include those goods; and

(b)

is an undertaking by the carrier to a person identified in the document to deliver the goods to which the document relates to that person.

(5) The Secretary of State may by regulations make provision for the application of this Act to cases where a telecommunication system or any other information technology is used for effecting transactions corresponding to—

(a)

the issue of a document to which this Act applies;

(b)

the indorsement, delivery or other transfer of such a document; or

(c)

the doing of anything else in relation to such a document.

(6) Regulations under subsection (5) above may—

(a)

make such modifications of the following provisions of this Act as the Secretary of State considers appropriate in connection with the application of this Act to any case mentioned in that subsection; and

(b)

contain supplemental, incidental, consequential and transitional provision;
and the power to make regulations under that subsection shall be exercisable by statutory instrument subject to annulment in pursuance of a resolution of either House of Parliament.



2.

Rights under shipping documents.

— (1) Subject to the following provisions of this section, a person who becomes—

(a)

the lawful holder of a bill of lading;

(b)

the person who (without being an original party to the contract of carriage) is the person to whom delivery of the goods to which a sea waybill relates is to be made by the carrier in accordance with that contract; or

(c)

the person to whom delivery of the goods to which a ship's delivery order relates is to be made in accordance with the undertaking contained in the order,
shall (by virtue of becoming the holder of the bill or, as the case may be, the person to whom delivery is to be made) have transferred to and vested in him all rights of suit under the contract of carriage as if he had been a party to that contract.

(2) Where, when a person becomes the lawful holder of a bill of lading, possession of the bill no longer gives a right (as against the carrier) to possession of the goods to which the bill relates, that person shall not have any rights transferred to him by virtue of subsection (1) above unless he becomes the holder of the bill—

(a)

by virtue of a transaction effected in pursuance of any contractual or other arrangements made before the time when such a right to possession ceased to attach to possession of the bill; or

(b)

as a result of the rejection to that person by another person of goods or documents delivered to the other person in pursuance of any such arrangements.

(3) The rights vested in any person by virtue of the operation of subsection (1) above in relation to a ship's delivery order—

(a)

shall be so vested subject to the terms of the order; and

(b)

where the goods to which the order relates form a part only of the goods to which the contract of carriage relates, shall be confined to rights in respect of the goods to which the order relates.

(4) Where, in the case of any document to which this Act applies—

(a)

a person with any interest or right in or in relation to goods to which the document relates sustains loss or damage in consequence of a breach of the contract of carriage; but

(b)

subsection (1) above operates in relation to that document so that rights of suit in respect of that breach are vested in another person,

the other person shall be entitled to exercise those rights for the benefit of the person who sustained the loss or damage to the same extent as they could have been exercised if they had been vested in the person for whose benefit they are exercised.

(5) Where rights are transferred by virtue of the operation of subsection (1) above in relation to any document, the transfer for which that subsection provides shall extinguish any entitlement to those rights which derives—

(a)

where that document is a bill of lading, from a person's having been an original party to the contract of carriage; or

(b)

in the case of any document to which this Act applies, from the previous operation of that subsection in relation to that document;

but the operation of that subsection shall be without prejudice to any rights which derive from a person's having been an original party to the contract contained in, or evidenced by, a sea waybill and, in relation to a ship's delivery order, shall be without prejudice to any rights deriving otherwise than from the previous operation of that subsection in relation to that order.



3.

Liabilities under shipping documents.

— (1) Where subsection (1) of section 2 of this Act operates in relation to any document to which this Act applies and the person in whom rights are vested by virtue of that subsection—

(a)

takes or demands delivery from the carrier of any of the goods to which the document relates;

(b)

makes a claim under the contract of carriage against the carrier in respect of any of those goods; or

(c)

is a person who, at a time before those rights were vested in him, took or demanded delivery from the carrier of any of those goods,

that person shall (by virtue of taking or demanding delivery or making the claim or, in a case falling within paragraph (c) above, of having the rights vested in him) become subject to the same liabilities under that contract as if he had been a party to that contract.

(2) Where the goods to which a ship's delivery order relates form a part only of the goods to which the contract of carriage relates, the liabilities to which any person is subject by virtue of the operation of this section in relation to that order shall exclude liabilities in respect of any goods to which the order does not relate.

(3) This section, so far as it imposes liabilities under any contract on any person, shall be without prejudice to the liabilities under the contract of any person as an original party to the contract.



4.

Representations in bills of lading.

A bill of lading which—

(a)

represents goods to have been shipped on board a vessel or to have been received for shipment on board a vessel; and

(b)

has been signed by the master of the vessel or by a person who was not the master but had the express, implied or apparent authority of the carrier to sign bills of lading, shall, in favour of a person who has become the lawful holder of the bill, be conclusive evidence against the carrier of the shipment of the goods or, as the case may be, of their receipt for shipment.



5.

Interpretation etc.

— (1) In this Act—

“bill of lading”, “sea waybill” and “ship's delivery order” shall be construed in accordance with section 1 above;

“the contract of carriage”— (a) in relation to a bill of lading or sea waybill, means the contract contained in or evidenced by that bill or waybill; and

(b) in relation to a ship's delivery order, means the contract under or for the purposes of which the undertaking contained in the order is given;

“holder”, in relation to a bill of lading, shall be construed in accordance with subsection (2) below;

“information technology” includes any computer or other technology by means of which information or other matter may be recorded or communicated without being reduced to documentary form; and

“telecommunication system” has the same meaning as in the ^MTelecommunications Act 1984.

(2) References in this Act to the holder of a bill of lading are references to any of the following persons, that is to say—

(a)

a person with possession of the bill who, by virtue of being the person identified in the bill, is the consignee of the goods to which the bill relates;

(b)

a person with possession of the bill as a result of the completion, by delivery of the bill, of any indorsement of the bill or , in the case of a bearer bill, of any other transfer of the bill;

(c)

a person with possession of the bill as a result of any transaction by virtue of which he would have become a holder falling within paragraph (a) or (b) above had not the transaction been effected at a time when possession of the bill no longer gave a right (as against the carrier) to possession of the goods to which the bill relates;

and a person shall be regarded for the purposes of this Act as having become the lawful holder of a bill of lading wherever he has become the holder of the bill in good faith.

(3) References in this Act to a person's being identified in a document include references to his being identified by a description which allows for the identity of the person in question to be varied,

in accordance with the terms of the document, after its issue; and the reference in section 1(3)(b) of this Act to a document's identifying a person shall be construed accordingly.

(4) Without prejudice to sections 2(2) and 4 above, nothing in this Act shall preclude its operation in relation to a case where the goods to which a document relates—

(a)

cease to exist after the issue of the document; or

(b)

cannot be identified (whether because they are mixed with other goods or for any other reason); and references in this Act to the goods to which a document relates shall be construed accordingly.

(5) The preceding provisions of this Act shall have effect without prejudice to the application, in relation to any case, of the rules (the Hague-Visby Rules) which for the time being have the force of law by virtue of section 1 of the ^{M2}Carriage of Goods by Sea Act 1971.

Annotations:

Marginal Citations

M11984 c. 12.

M21971 c. 19.



6.

Short title, repeal, commencement and extent.

— (1) This Act may be cited as the Carriage of Goods by Sea Act 1992.

(2) The ^{M3}Bills of Lading Act 1855 is hereby repealed.

(3) This Act shall come into force at the end of the period of two months beginning with the day on which it is passed; but nothing in this Act shall have effect in relation to any document issued before the coming into force of this Act.

(4) This Act extends to Northern Ireland.

Carriage of Goods by Sea Act 1971

1971 c.19



An Act to amend the law with respect to the carriage of goods by sea.

[8th April 1971]

Annotations:

Modifications etc. (not altering text)

C1Act extended in relation to hovercraft, by S. I. 1979/305, arts. 4-6, Schs. 2, 4

C2Act applies with modifications by S.I. 1986/1305, arts. 4, 6



1.

Application of Hague Rules as amended.

— (1) In this Act, “the Rules” means the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading signed at Brussels on 25th August 1924, as amended by the Protocol signed at Brussels on 23rd February 1968 [\[F1and by the Protocol signed at Brussels on 21st December 1979\]](#).

(2) The provisions of the Rules, as set out in the Schedule to this Act, shall have the force of law.

(3) Without prejudice to subsection (2) above, the said provisions shall have effect (and have the force of law) in relation to and in connection with the carriage of goods by sea in ships where the port of shipment is a port in the United Kingdom, whether or not the carriage is between ports in two different States within the meaning of Article X of the Rules.

(4) Subject to subsection (6) below, nothing in this section shall be taken as applying anything in the Rules to any contract for the carriage of goods by sea, unless the contract expressly or by implication provides for the issue of a bill of lading or any similar document of title.

(5) [F2](#)

(6) Without prejudice to Article X(c) of the Rules, the Rules shall have the force of law in relation to—

(a)

any bill of lading if the contract contained in or evidenced by it expressly provides that the Rules shall govern the contract, and

(b)

any receipt which is a non-negotiable document marked as such if the contract contained in or evidenced by it is a contract for the carriage of goods by sea which expressly provides that the Rules are to govern the contract as if the receipt were a bill of lading,

but subject, where paragraph (b) applies, to any necessary modifications and in particular with the omission in Article III of the Rules of the second sentence of paragraph 4 and of paragraph 7.

(7) If and so far as the contract contained in or evidenced by a bill of lading or receipt within paragraph (a) or (b) of subsection (6) above applies to deck cargo or live animals, the Rules as given the force of law by that subsection shall have effect as if Article I(c) did not exclude deck cargo and live animals.

In this subsection “deck cargo” means cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.

Annotations:

Amendments (Textual)

F1 Words inserted by Merchant Shipping Act 1981 (c. 10, SIF 111), s. 2(1)

F2 S. 1(5) repealed by Merchant Shipping Act (c. 10, SIF 111), s. 5(3), Sch.

Modifications etc. (not altering text)

C3 S. 1 amended (1.1.1996) by 1995 c. 21, ss. 314(2), 316(2), Sch. 13 para. 45(2) (with s. 312(1), Sch. 14 para. 1)



[F31A.

Conversion of special drawing rights into sterling.

— (1) For the purposes of Article IV of the Rules the value on a particular day of one special drawing right shall be treated as equal to such a sum in sterling as the International Monetary Fund have fixed as being the equivalent of one special drawing right—

(a)
for that day; or

(b)
if no sum has been so fixed for that day, for the last day before that day for which a sum has been so fixed.

(2) A certificate given by or on behalf of the Treasury stating—

(a)
that a particular sum in sterling has been fixed as aforesaid for a particular day; or

(b)
that no sum has been so fixed for a particular day and that a particular sum in sterling has been so fixed for a day which is the last day for which a sum has been so fixed before the particular day,

shall be conclusive evidence of those matters for the purposes of subsection (1) above; and a document purporting to be such a certificate shall in any proceedings be received in evidence and, unless the contrary is proved, be deemed to be such a certificate.

(3) The Treasury may charge a reasonable fee for any certificate given in pursuance of subsection (2) above, and any fee received by the Treasury by virtue of this subsection shall be paid into the Consolidated Fund.]

Annotations:

Amendments (Textual)

F3S. 1A inserted (1.1.1996) by 1995 c. 21, ss. 314(2), 316(2), Sch. 13 para. 45(3) (with s. 312(1), Sch. 14 para. 1)



2.

Contracting States, etc.

— (1) If Her Majesty by Order in Council certified to the following effect, that is to say, that for the purposes of the Rules—

(a)

a State specified in the Order is a contracting State, or is a contracting State in respect of any place or territory so specified; or

(b)

any place or territory specified in the Order forms part of a State so specified (whether a contracting State or not),

the Order shall, except so far as it has been superseded by a subsequent Order, be conclusive evidence of the matters so certified.

(2) An Order in Council under this Section may be varied or revoked by a subsequent Order in Council.

Annotations:

Modifications etc. (not altering text)

C4S. 2 modified by Merchant Shipping Act (c. 10, SIF 111), s. 2(6)



3.

Absolute warranty of seaworthiness not to be implied in contracts to which Rules apply.

There shall not be implied in any contract for the carriage of goods by sea to which the Rules apply by virtue of this Act any absolute undertaking by the carrier of the goods to provide a seaworthy ship.



4.

Application of Act to British possessions, etc.

— (1) Her Majesty may by Order in Council direct that this Act shall extend, subject to such exceptions, adaptations and modifications as may be specified in the Order, to all or any of the following territories, that is—

(a)

any colony (not being a colony for whose external relations a country other than the United Kingdom is responsible),

(b)

any country outside Her Majesty's dominions in which Her Majesty has jurisdiction in right of Her Majesty's Government of the United Kingdom.

(2) An Order in Council under this section may contain such transitional and other consequential and incidental provisions as appear to Her Majesty to be expedient, including provisions amending or repealing any legislation about the carriage of goods by sea forming part of the law of any of the territories mentioned in paragraphs (a) and (b) above.

(3) An Order in Council under this Section may be varied or revoked by a subsequent Order in Council.

Annotations:

Modifications etc. (not altering text)

C5S. 4 extended by Merchant Shipping Act (c. 10, SIF 111), s. 4(2)



5.

Extension of application of Rules to carriage from ports in British possessions, etc.

— (1) Her Majesty may by Order in Council provide that section 1(3) of this Act shall have effect as if the reference therein to the United Kingdom included a reference to all or any of the following territories, that is—

- (a) the Isle of Man;
- (b) any of the Channel Islands specified in the Order;
- (c) any colony specified in the Order (not being a colony for whose external relations a country other than the United Kingdom is responsible);
- (d)
- (e) **F4**

any country specified in the Order, being a country outside Her Majesty's dominions in which Her Majesty has jurisdiction in right of Her Majesty's Government of the United Kingdom.

(2) An Order in Council under this section may be varied or revoked by a subsequent Order in Council.

Annotations:

Amendments (Textual)

F4S. 5(1)(d) repealed by Statute Law (Repeals) Act 1989 (c. 43), s. 1(1), Sch. 1, Pt. VI



6.

Supplemental.

— (1) This Act may be cited as the Carriage of Goods by Sea Act 1971.

(2) It is hereby declared that this Act extends to Northern Ireland.

(3) The following enactments shall be repealed, that is—

(a)

the **M1**Carriage of Goods by Sea Act 1924,

(b)

section 12(4)(a) of the **M2**Nuclear Installations Act 1965,

and without prejudice to section [**F5**17(2)(a) of the **M3**Interpretation Act 1978], the reference to the said Act of 1924 in section 1(1)(i)(ii) of the **M4**Hovercraft Act 1968 shall include a reference to this Act.

[**F6**(4) It is hereby declared that for the purposes of Article VIII of the Rules section 186 of the Merchant Shipping Act 1995 (which entirely exempts shipowners and others in certain circumstances for loss of, or damage to, goods) is a provision relating to limitation of liability.]

(5) This Act shall come into force on such day as Her Majesty may by Order in Council appoint, and, for the purposes of the transition from the law in force immediately before the day appointed under this subsection to the provisions of this Act, the Order appointing the day may provide that those provisions shall have effect subject to such transitional provisions as may be contained in the Order.

Annotations:

Amendments (Textual)

F5 Words substituted by virtue of Interpretation Act 1978 (c. 30), s. 25(2)

F6 S. 6(4) substituted (1.1.1996) by 1995 c. 21, ss. 314(2), 316(2), Sch. 13 para. 45(4) (with s. 312(1), Sch. 14 para. 1)

Modifications etc. (not altering text)

C6 23.6.1977 appointed under s. 6(5) by S.I. 1977/981, art. 2

Marginal Citations

M1 1924 c. 22.

M2 1965 c. 57.

M3 1978 c. 30.

M4 1968 c. 59.



SCHEDULE

THE HAGUE RULES AS AMENDED BY THE BRUSSELS PROTOCOL 1968



ARTICLE I

In these Rules the following words are employed, with the meanings set out below:—

(a) “Carrier” includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.

(b) “Contract of carriage” applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.

(c) "Goods" includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.

(d) "Ship" means any vessel used for the carriage of goods by sea.

(e) "Carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.



ARTICLE II

Subject to the provisions of Article VI, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.



ARTICLE III



1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to—

(a)

Make the ship seaworthy.

(b)

Properly man, equip and supply the ship.

(c)

Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

Ⓐ

2. Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.

Ⓐ

3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things—

(a)

The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage.

(b)

Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper.

(c)

The apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

Ⓐ

4. Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3 (a), (b) and (c). However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith.

Ⓐ

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.



6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be *prima facie* evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

Subject to paragraph 6*bis* the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.



6*bis*. An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.



7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a "shipped" bill of lading, provided that if

the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the "shipped" bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3 of Article III, shall for the purpose of this article be deemed to constitute a "shipped" bill of lading.

Ⓐ

8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

Ⓐ

ARTICLE IV

Annotations:

Modifications etc. (not altering text)

C7Art. IV of the Rules amended by Merchant Shipping Act (c. 10, SIF 111), s. 3(1)

Ⓐ

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article III. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.

Ⓐ

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from—

- (a)
Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.
- (b)
Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.
- (c)
Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.
- (d)
Act of God.
- (e)
Act of war.
- (f)
Act of public enemies.
- (g)
Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.
- (h)
Quarantine restrictions.
- (i)
Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.
- (j)
Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.
- (k)
Riots and civil commotions.
- (l)
Saving or attempting to save life or property at sea.
- (m)
Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.

Insufficiency of packing.

(n)

Insufficiency or inadequacy of marks.

(o)

Latent defects not discoverable by due diligence.

(p)

Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

(q)



3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.



4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of these Rules or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.



5. (a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding [F7666.67 units of account] per package or unit or [F72 units of account per kilogramme] of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b)

The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.

The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

(c)

Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.

[F8(d)

The unit of account mentioned in this Article is the special drawing right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency on a date to be determined by the law of the Court seized of the case].

(e)

Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

(f)

The declaration mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

(g)

By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph may be fixed, provided that

no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.

(h)

Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly mis-stated by the shipper in the bill of lading.

Annotations:

Amendments (Textual)

F7 Words substituted by Merchant Shipping Act 1981 (c. 10, SIF 111), s. 2(2)(3) (which amending Act was repealed (1.1.1996) by 1995 c. 21, s. 314, Sch. 13 para. 45(5)(a)(b)) and those same words substituted (1.1.1996) by 1995 c. 21, ss. 314(1), 316(2), Sch. 12 (with s. 312(1), Sch. 14 para. 1)

F8 Art. IV para. 5(d) substituted by Merchant Shipping Act 1981 (c. 10, SIF 111), s. 2(2)(4) (which amending Act was repealed (1.1.1996) by 1995 c. 21, s. 314, Sch. 13 para. 45(5)(c)) and that same Art. IV para. 5(d) substituted (1.1.1996) by 1995 c. 21, ss. 314(1), 316(2), Sch. 12 (with s. 312(1), Sch. 14 para. 1)

Modifications etc. (not altering text)

C8 Art. IV para. 5(d) amended by Merchant Shipping Act (c. 10, SIF 111), s. 2(5)

Art. IV para. 5(d) amended (1.1.1996) by 1995 c. 21, ss. 314(2), 316(2), Sch. 13 para. 45(6) (with s. 312(1), Sch. 14 para. 1)



6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.



ARTICLE IV

BIS



1. The defences and limits of liability provided for in these Rules shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.



2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under these Rules.



3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in these Rules.



4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this article, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.



ARTICLE V

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under these Rules, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper. The provisions of these Rules shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of these Rules. Nothing in these Rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.



ARTICLE VI

Notwithstanding the provisions of the preceding articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.



ARTICLE VII

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connection with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to the discharge from, the ship on which the goods are carried by sea.



ARTICLE VIII

The provisions of these Rules shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels.



ARTICLE IX

These Rules shall not affect the provisions of any international Convention or national law governing liability for nuclear damage.



ARTICLE X

The provisions of these Rules shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if:

- (a) the bill of lading is issued in a contracting State, or
- (b) the carriage is from a port in a contracting State, or
- (c) the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that these Rules or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract,

whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.

[The last two paragraphs of this article are not reproduced. They require contracting States to apply the Rules to bills of lading mentioned in the article and authorise them to apply the Rules to other bills of lading.]

[Articles 11 to 16 of the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading signed at Brussels on 25th August 1924 are not reproduced. They deal with the

coming into force of the Convention, procedure for ratification, accession and denunciation, and the right to call for a fresh conference to consider amendments to the Rules contained in the Convention.]